This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

STANFORD LIBRARIES

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

RÉPONSES

DE LA COMPAGNIE

AUX

DIX-HUIT RÉCLAMATIONS

DU GOUVERNEMENT IMPERIAL.

CONSTANTINOPLE.

Imprimerie Servet — Tahir Bey.

1903.

HE
3230
C53T9C7

STANFORD LIBRARIES

HOOVER INSTITUTION
on War, Revolution, and Peace

FOUNDED BY HERBERT HOOVER, 1919

Dagdewren
Collection

RÉPONSE

DE LA COMPAGNIE

AUX CONCLUSIONS SUBSIDIAIRES

A LA

1er RÉCLAMATION DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

RÉSILIATION DES CONVENTIONS,

REDRESSEMENT DES COMPTES POUR CAUSE DE LÉSION.

Le Gouvernement Impérial a pris, le 1/14 Septembre 1903, des Conclusions supplémentaires à sa Première Demande.

A ces Conclusions supplémentaires, la Compagnie a répondu le 2 Octobre 1903.

Le 4 Octobre 1903, à la veille des plaidoiries, le Gouvernement Impérial a répliqué par de nouvelles Conclusions subsidiaires tendant à ce que la Compagnie soit « tenue de reconstituer son « capital de francs 40,000,000, ou tout au moins à concurrence de « la moitié de son capital originaire de francs 50,000,000, dans les « trois mois qui suivront le prononcé de la Sentence à intervenir, « et ce, sous peine de déchéance de la Concession avec toutes les « conséquences que de droit ».

Dagdevren Collection

RÉPONSE

aux première et deuxième réclamations du Gouvernement Impérial.

Résiliation des conventions.

Redressement des comptes pour cause de lésion.

Les conclusions du Gouvernement Impérial à l'appui de sa première et de sa deuxième réclamations s'ouvrent par un Exposé assez développé, consacré pour la plus grande partie à l'examen des conventions conclues en 1869 entre le Gouvernement et le concessionnaire des chemins de fer de la Turquie d'Europe.

Il serait sans grand intérêt de relever longuement les inexactitudes très nombreuses commises dans cette sorte de revue rétrospective. Comme les conventions de 1869 ont été entièrement abrogées en 1872, une controverse engagée devant MM. les arbitres sur les avantages ou les inconvénients qu'elles pouvaient présenter pour le Gouvernement Impérial n'offrirait aucune utilité dans le débat actuel.

Cependant, la Compagnie d'Exploitation doit rectifier spécialement une des assertions formulées dans le préambule des conclusions du Gouvernement, parce qu'il prétend en tirer certaines conséquences dans le cas actuel et la produit, à cet effet, dans la suite de son travail.

Le Gouvernement affirme, à diverses reprises (voir notamment la page 11 de son Exposé), qu'il « paie, pour les lignes concédées des chemins « de fer, 22,000 francs de rente par kilomètre et par an », et c'est une des raisons morales qu'il invoque pour se prétendre lésé par la convention d'exploitation de 1872. Cette assertion constitue une erreur très grave qu'il n'est pas superflu de corriger.

Il est vrai que, d'après la concession de 1869 et le traité conclu en 1872 entre le Gouvernement et la Société Impériale des chemins de fer de la Turquie d'Europe, entrepreneur de la construction du réseau, le Gouvernement s'est engagé à payer, comme prix de la construction des lignes, une annuité de 22,000 francs par kilomètre, soit 28 millions pour les 1280 kilomètres environ dont se composait alors le réseau. Cette annuité, capitalisée de 11 %, donnait un prix de construction de 200,000 francs par kilomètre. Le concessionnaire l'a réalisée, en 1869 et 1872, par l'émission et l'emprunt des lots turcs, dont le service, en intérêts et amortissement, représentait effectivement 28 millions de francs par an, à la charge du Gouvernement.

Mais ce que les conclusions du demandeur omettent de mentionner, c'est que le Gouvernement n'a jamais subi cette charge.

En effet, dès l'année 1875, c'est-à-dire au moment même où l'intérêt et l'amortissement de l'emprunt commençaient à lui incomber intégralement par suite de l'achèvement du réseau, le service de la Dette Publique Ottomane a été suspendu. Il n'a été repris, partiellement, qu'en 1882.

Depuis cette dernière date, et en vertu du célèbre décret de Mouharrem, l'emprunt des lots turcs est soumis au régime suivant :

L'intérêt des obligations, intérêt qui, à l'origine, absorbait près de 24 millions de francs sur 28 millions de l'annuité, et qui, à l'heure actuelle, exigerait encore environ 22,500,000 francs par an, n'est pas payée.

Quant à l'amortissement avec ou sans prime, qui imposerait un paiement annuel d'environ 5 millions et demi conformément au tableau imprimé sur les titres, il ne s'effectue qu'à raison de 58 °/₀ : en d'autres termes, chaque titre sortant au tirage subit une réduction égale à 42 °/₀ des sommes qu'il aurait à recevoir. Par conséquent la charge effective annuelle incombant au Gouvernement, pour tout le service de l'emprunt des lots turcs, dépasse à peine 3 millions de francs. Si l'on divise cette somme par le nombre des kilomètres pour la construction desquels les lots turcs ont été émis, c'est-à-dire par 1280 (1), on trouve que le Gouvernement Impérial paie en réalité pour le service du capital d'établissement de ce réseau, à peu près 2,400 francs par an, et non 22,000 francs comme le disent ses conclusions. La charge fût-elle beaucoup plus lourde, ce fait n'aurait aucune importance au point de vue des relations du Gouvernement et de la Compagnie d'Exploitation, qui n'est que locataire des lignes. Mais puisque le Gouvernement semble attacher, dans le litige actuel, une certaine importance à l'indication des sacrifices auxquels il s'est assujetti pour la construction de ses Chemins de fer, il y avait lieu de ne laisser s'établir, sur ce point, aucune fausse appréciation.

(1) Le réseau dont l'émission des lots turcs devait fournir le prix de construction, comprenait 1280 kilomètres, qui ont été effectivement construits. A la suite du Traité de Berlin, une section de ce réseau, longue de 101 kilomètres et comprise dans la province de Bosnie, a été reprise par l'Administration Austro-Hongroise. Les lignes données à bail à la Compagnie d'Exploitation se sont trouvées ainsi réduites à 1,179 kilomètres. Leur longueur s'est relevée à 1,264 kilomètres en 1888, par l'ouverture de la section d'Uskub-Zibeftché, raccordement avec les Chemins de fer Serbes.

Cette rectification faite, il convient d'aborder les demandes présentées par le Gouvernement sous les N°s 1 et 2.

Elles tendent soit à la résiliation des conventions de 1872 et 1885 pour cause d'inexécution des engagements de la Compagnie, soit à leur rescision pour cause de lésion, soit subsidiairement au remaniement de la convention de 1885 pour le même motif, le tout précédé d'une expertise portant sur l'état du Chemin de fer et sur les prétendues insuffisances du service d'exploitation.

I

Résiliation des Conventions existantes pour cause d'inexécution.

En présentant cette demande, le Gouvernement renouvelle, sous une autre forme, une tentative déjà faite par lui, sans succès, devant les arbitres de 1888.

Dans le compromis du 10/22 Mars 1888, figuraient en effet, parmi les demandes du Gouvernement, les deux articles suivants :

« 7° Résiliation de la convention d'exploitation et du Cahier des « Charges du 18 mai 1872 et des annexes ».

« 8° Résiliation de la convention du 10/22 décembre 1885 ».

Cette réclamation, qui avait donné lieu à partage, a été repoussée par le surarbitre, M. de Gneist. La sentance sur ce sujet forme l'annexe 44 des conclusions relatives à la première demande de la Compagnie. Elle déclare formellement qu'il n'y a lieu ni à l'annulation ni à la rési-

liation de la convention d'exploitation du 18 mai 1872, non plus que de celle du 10/22 décembre 1885.

Aujourd'hui le Gouvernement reproduit cette demande en l'appuyant, non plus sur les motifs invoqués par lui, il y a 15 ans, mais sur la prétendue inexécution des engagements de la Compagnie.

Il invoque à cet effet « la condition résolutoire qui », dit-il, « est toujours sous-entendue dans tout contrat synallagmatique pour le cas où l'une des parties ne satisferait pas à son engagement », et il prétend que la Compagnie a encouru l'application de cette règle en ne se conformant pas aux obligations qu'elle a contractées envers lui.

Cette demande est dénuée de tout fondement, tant en droit que dans les allégations de fait sur lesquelles elle s'appuie.

1. En Droit.

Les conclusions du Gouvernement considèrent comme existant dans la législation ottomane le principe de la condition résolutoire sous-entendue, principe inscrit dans l'article 1184 du Code Civil Français. Mais elles se bornent, sur ce point, à une simple affirmation, sans entreprendre une preuve qui aurait été impossible.

En effet, le Code Civil Ottoman, qui se rapproche du Code Civil Français dans un assez grand nombre de ses dispositionn, n'en contient aucune qui reproduise, de près ou de loin, celle de l'article 1184. Il prévoit bien, dans certains cas, le droit pour le signataire d'un contrat déterminé d'exercer l'action résolutoire à raison de certains motifs spécialement énoncés; mais il ne dit nulle part que, d'une manière générale,

la faculté d'introduire cette action est sous-entendue dans les contrats, et une règle juridique aussi grave ne saurait être admise par un tribunal sans avoir été formellement posée par le législateur.

On ajoute, à titre de simple observation, que, alors même que la règle dont il s'agit existerait en droit Ottoman, elle ne pourrait, bien entendu, en Turquie comme en France, être appliquée qu'à des manquements graves commis par l'une des parties aux obligations essentielles résultant du contrat, et non à de légères infractions.

On fait également remarquer que, dans aucun cas, et même dans les pays où la loi reconnaît la condition résolutoire sous-entendue, un contrat ne peut tomber sous le coup de cette condition que lorsqu'il ne contient pas lui-même des dispositions établissant la sanction des engagements pris par les parties. Or, les conventions conclues entre le Gouvernement et la Compagnie d'Exploitation ont déterminé d'une façon formelle quelles seraient les conséquences de l'inexécution de l'obligation essentielle de la Compagnie, celle d'assurer le service public dont elle est chargée. L'article 13 du Cahier des Charges porte que, si l'exploitation du Chemin de fer vient à être interrompue, en totalité ou en partie, par le fait de la Compagnie, le Gouvernement prendra immédiatement, aux frais, risques et périls de celle-ci, les mesures nécessaires, et que, si dans les trois mois la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre l'exploitation et ne l'a pas effectivemeut reprise, la déchéance pourra être prononcée. C'est par ce moyen très efficace que les rédacteurs des conventions de 1872 ont garanti le Gouvernement contre toute infraction aux engagements essentiels de la Compagnie. Ils ont nettement indiqué dans quelles hypothèses et dans quelles formes la résiliation du bail d'exploitation pourrait intervenir. En présence d'un pareil texte, il est mani-

festement impossible de soutenir que le Gouvernement a le droit de demander cette résiliation pour tout autre motif. Cette impossibilité existerait même si la législation Ottomane contenait un texte analogue à l'article 1184 du Code Civil Français. Elle existe doublement dans un pays où, comme dans un grand nombre d'autres Etats et en droit romain, la clause résolutoire implicite n'est pas en vigueur.

2. En fait.

Il serait inutile, d'après ce qui précède, d'entrer dans le détail des griefs allégués par le Gouvernement à l'appui de sa demande de résiliation, et d'en démontrer le mal fondé. Toutefois, comme le Gouvernement s'est longuement étendu sur eux dans son Exposé et dans ses conclusions, la Compagnie croit devoir, à son tour, entrer dans quelques explications à leur sujet.

Certains de ces griefs font l'objet de réclamations spéciales formulées par le Gouvernement indépendamment de sa première et de sa seconde demande. Il en est ainsi, notamment :

Du grief concernant le raccordement de Salonique (troisième réclamation du Gouvernement) ;

Du prétendu refus de la Compagnie de se soumettre à la surveillance des agents télégraphiques (sixième réclamation du Gouvernement) ;

De la prétendue opposition de la Compagnie à l'accomplissement de formalités cadastrales (dix-huitième réclamation du Gouvernement) ;

De la demande concernant la fixation des tarifs (onzième réclamation du Gouvernement).

Comme ces diverses réclamations du Gouvernement sont réfutées dans les réponses de la Compagnie correspondant à chacune d'elles, il est superflu d'en aborder la discussion à cette place, et de créer ainsi nn double emploi ; la Compagnie se réfère donc, en ce qui les touche, à ses réponses spéciales.

Mais, dans ses conclusions concernant sa première et sa seconde réclamations, le Gouvernement fait valoir certains autres griefs qu'il ne produit pas ailleurs sous forme de demandes spéciales, et dont par conséquent la Compagnie doit aborder ici l'examen. Ces griefs sont au nombre de cinq.

a) Etat du Chemin de fer et ses dépendances.

Le Gouvernement déclare, aux pages 8 et 9 de son Exposé, que la Compagnie néglige l'entretien des lignes, qu'elle ne procède pas à l'exécution des travaux indispensables, que par suite « la valeur intrinsèque du réseau diminue », et que le matériel ne répond pas aux besoins du service.

Ces déclarations se produisent d'ailleurs sous une forme très générale, et ne sont accompagnées d'aucune critique précise. Le Gouvernement se borne à affirmer que les travaux d'entretien sont insuffisants en faisant une longue énumération des divers éléments qui constituent un Chemin de fer (fossés, perrès, ouvrages d'art, tunnels, bâtiments, traverses, rails, ballast, etc.), mais sans indiquer un seul déterminé. Il demande simplement une expertise pour lui procurer les renseignements qui, paraît-il, lui font encore défaut.

Il importe de faire remarquer avant tout ce qu'a d'inusité une pareille manière de procéder, et combien elle est peu en harmonie avec les stipu-

lations des conventions qui régissent les rapports du Gouvernement et de la Compagnie.

D'après l'article 7 du Cahier des Charges, « si le Chemin de fer une « fois achevé n'est pas constamment entretenu en bon état, après une mise « en demeure régulière, il y sera pourvu d'office, à la diligence du Minis- « tère des Travaux Publics, et aux frais de la Compagnie. » Jamais une mise en demeure de ce genre n'a été notifiée à la Compagnie, ce qui se serait certainement produit si, effectivement, l'entretien avait donné lieu à des critiques sérieuses.

D'autre part, l'article 10 du Cahier des Charges stipule que, « pour « tout ce qui concerne l'entretien et la réparation du Chemin de fer et de « ses dépendances, l'entretien du matériel roulant et le service de l'exploi- « tation, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance du « Gouvernement » et que « ce contrôle et cette surveillance seront exercés « par un ou plusieurs commissaires » conformément à un Règlement annexé au Cahier des Charges. Ce Règlement prescrit aux commissaires de « s'assurer par de fréquentes inspections que la voie est en bon état et « qu'il en est de même du matériel ». Le personnel des commissaires est assez nombreux pour remplir ses fonctions d'une manière très régulière et très efficace. On a lieu d'être surpris que, si vraiment le Chemin de fer est en mauvais état, le Gouvernement n'ait pas produit devant MM. les Arbitres des rapports détaillés et précis de ces fonctionnaires et se contente d'une demande d'expertise vaguement motivée, ne s'appuyant pas même sur des commencements de preuve. Il est permis de supposer que si le Ministère des Travaux Publics avait reçu pendant les dernières années des informations précises et complètes sur le prétendu mauvais état du réseau, il n'aurait pas tenu ces renseignements secrets et aurait

considéré comme de son devoir de les communiquer aussitôt à la Compagnie, ne fût-ce que dans l'intérêt de la sécurité publique et afin de mettre la Compagnie en mesure de remédier aux défauts signalés.

La simple lecture des réclamations actuelles du Gouvernement, rapprochées du texte des Conventions, autorise donc à penser que les reproches adressés par lui à la Compagnie, n'ont été formulés que pour les besoins du procès actuel, afin de répondre au moins par une apparence de griefs aux plaintes légitimes élevées par la compagnie, contre l'inexécution des engagements contractés envers elle par le Gouvernement.

Cette observation préliminaire étant faite, la Compagnie croit devoir opposer aux allégations générales du Gouvernement quelques chiffres et quelques faits aussi précis que le sont peu les attaques dirigées contre elle

Le Gouvernement prétend que la voie du Chemin de fer est en mauvais état, que les rails n'ont pas le poids voulu, que le ballast est défectueux et insuffisant, et que les traverses ne sont remplacées que quand elles sont pourries. Le grief concernant spécialement le poids des rails ne s'explique guère, étant donné que la Compagnie n'est que locataire du réseau, qu'elle l'a reçu du Gouvernement avec des rails d'acier de 25 kilogrammes et de rails de fer de 34 kilogrammes par mètre courant, qu'elle n'est obligée qu'à entretenir les lignes et que, par suite, si les rails sont trop faibles, la responsabilité de cet état de choses incombe au Gouvernement. Mais la Compagnie ne s'est pas renfermée dans la limite de ses engagements. Au fur et à mesure de l'usure de rails, elle les remplace, **à ses propres frais,** par des rails plus résistants. C'est ainsi que, jusqu'à la fin de 1902, elle a remplacé sur 237 kilomètres et demi les rails existants par des rails d'acier de 30 et 35

kilogrammes. Pour ces changements ainsi que pour le renforcement des traverses de fer établies sur une partie du réseau et des éclisses, elle a dépensé, de 1890 à 1902, une somme de 5.810.839 piastres or, sans rien réclamer de ce chef au Gouvernement comme elle aurait eu le droit incontestable de le faire. De même, elle s'est appliquée sans relâche à améliorer le ballast sur le point où il était défectueux au moment de la remise des lignes: de 1890 à 1902, elle a remplacé ainsi environ 600,000 mètres cubes, en dépensant à cet effet 7,200,000 piastres or. Loin d'attendre, pour renouveler les traverses de bois, que celles-ci soient arrivées à l'état de pourriture, la Compagnie les remplace régulièrement et méthodiquement d'après les règles appliquées sur tous les Chemins de fer en moyenne tous les dix ans. Au reste, il existe un moyen très sûr et très concluant de contrôler la véracité des allégations formulées par le Gouvernement. Il est évident que, si le Chemin de fer était dans l'état pitoyable dont parlent ses conclusions, on y constaterait, chaque année, un grand nombre de déraillements causés par des ruptures de rails ou d'autres imperfections de la voie, notamment sur la ligne de Constantinople à Andrinople et Sarambey, parcourue par de lourdes machines et par les plus lourds véhicules à voyageurs qui existent au monde, ceux de l'Orient-Express. On trouvera ci-joints (Annexe I) quelques détails statistiques intéressants concernant le nombre des déraillements survenus sur le réseau exploité par la Compagnie, comparé avec les résultats des Chemins de fer de l'Etat Roumain qui sont placés dans des conditions à peu près analogues. On y verra que, parmi les treize années, de 1890 à 1902 inclus, il n'y en a que cinq où des déraillements de trains se soient produits sur les lignes exploitées par la Compagnie, et que pas un seul de ces accidents n'a été causé par le mauvais état des rails, de leurs accessoires, des traverses ou du ballast. En ce qui concerne spécialement les ruptures

de rails, voici la statistique comparative des Chemins de fer de l'Etat Prussien et de ceux de la Compagnie.

Rupture de rails par kilomètre de voie.

	Etat Prussien	Chemins Orientaux
1898	0,21	0,055
1899	0,24	0,059
1900	0,27	0,067
1901	0,24	0,120
1902	encore inconnu	0,066

Il est vrai que le trafic est beaucoup plus actif sur les lignes prussiennes que sur celles de la Compagnie; mais aussi, comme on vient de le voir, le nombre des ruptures est près de quatre fois moindres sur ces dernières, et il faut remarquer que les rails et accessoires sont bien plus lourds en Prusse que sur les lignes données à bail à la Compagnie. MM. les Arbitres apprécieront si, en présence de pareils résultats, le Gouvernement avait le droit de qualifier comme il l'a fait l'état de la voie et de ses dépendances sur le réseau des Chemins Orientaux.

Les allégations concernant l'état des terrassements, des fossés, des perrés et revêtements, des travaux de défense et des ouvrages d'art et autres parties du Chemin de fer ne sont pas mieux fondées. Tous les travaux existants sont entretenus avec le plus grand soin: les points notamment font l'objet de révisions périodiques extrêmement minutieuses: les talus des tranchées et des remblais sont régulièrement remaniés et consolidés quand ils sont sujets à glissement. Pour ces travaux de consolidations, pour l'établissement de barrières et de maisons de garde, la

Compagnie n'a pas dépensé, de 1890 à 1902, moins de 896,692 piastres. Le Gouvernement se plaint que, en hiver, les cours des stations « se trans- « forment en bourbiers, faute d'empierrement et de travaux d'assainissement ». Cette affirmation, qui d'ailleurs, comme toutes les autres, n'est accompagnée d'aucun détail précis, pourrait donner lieu tout au plus à une plainte de la Compagnie contre le Gouvernement, qui lui aurait remis les stations et leurs approches dans un état imparfait, et qui, tenu de par l'article 17 de la convention d'exploitation de construire un réseau de routes desservant les gares, a complètement laissé en oubli cette obligation. Il est clair que, tant que l'autorité publique maintiendra la viabilité des abords du Chemin de fer comme du reste du pays dans l'état déplorable où elle se trouve, la Compagnie se trouvera dans l'impossibilité absolue d'assurer la propreté des cours des gares de même que celle des passages à niveau.

« En accusant la Compagnie de ne pas exécuter les travaux d'entretien « nécessaires pour mettre la ligne à l'abri des inondations et des ava- « lanches de neige », le Gouvernement commet une grave erreur de droit aussi bien que de fait. Des travaux nécessaires pour protéger la ligne ne sont évidemment pas de travaux d'entretien, pas plus que ceux qui seraient indispensables, dans une maison ordinaire, non pas pour conserver en bon état le toit existant, mais pour en construire un autre tout nouveau au-dessus du premier. La Compagnie se réfère, sur ce point, aux longues explications données par elle à l'appui de sa septième demande ainsi qu'à la réponse faite par elle à la sixième demande du Gouvernement. Elle rappelle seulement ici qu'il appartenait au Gouvernement de garantir les lignes louées par lui contre les inondations et les avalanches, que, si les ouvrages d'art existants sont devenus insuffisants dans beau-

coup de cas, c'est parce que rien n'a été fait par l'autorité pour régler le cours des rivières ni pour empêcher le déboisement des montagnes, que la Compagnie, en présence de l'inaction du Gouvernement, a déboursé des sommes très considérables pour agrandir le débouché des ponts, pour créer de nouveaux ouvrages, pour relever la plate-forme du Chemin de fer dans les parties exposées aux hautes eaux, qu'elle n'a pas attendu pour effectuer ces dépenses, comme elle en aurait eu le droit, que le Gouvernement lui en eût versé le montant ou sa part contributive des quatre cinquièmes, que, non seulement le Gouvernement refuse aujourd'hui de payer cette part contributive, mais qu'il est allé (voir l'annexe 40 des conclusions concernant la septième demande de la Compagnie) jusqu'à interdire à celle-ci de déplacer le tracé d'une section emportée par une inondation, de manière à prévenir le nouvellement futur d'un pareil sinistre. Comme on peut le voir par les autres annexes de la septième demande de la Compagnie, les débours faits par elle pour améliorer le Chemin de fer et ses dépendances se chiffrent par plusieurs millions de francs (dont une notable partie restera à sa charge), en dehors bien entendu, des sommes dépensées par elle pour l'amélioration de la voie et pour l'entretien complet du réseau. En présence de ces faits, que le Gouvernement ne conteste pas et ne peut pas contester, on ne s'explique pas qu'il ait pu déclarer (page 9 de l'Exposé) « que la valeur intrinsèque du réseau diminue, et qu'il en doit fatalement résulter un préjudice irréparable »

b) **Service de l'Exploitation.**

Le Gouvernement cite un passage du rapport présenté par le Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale des actionnaires de la Compagnie tenue en 1901, et essaie d'en conclure que la Compagnie a négligé de

pourvoir, comme elle devait le faire, aux besoins de l'exploitation. Dans ce passage, le Conseil constatait que « depuis l'année 1890, les dépenses « d'exploitation avaient baissé de 6,655,582 francs à 5,833,006 francs, « soit 817,576 francs en moins ». Mais le Gouvernement omet d'ajouter que, en 1890, la recette brute avait été notablement plus élevée qu'en 1900. Il est tout naturel qu'à une recette moindre correspondent des frais moins élevés. L'année 1900 a été seule où les produits bruts ont été les plus faibles, et où par suite les dépenses sont descendues au chiffre le plus bas. En 1901 et 1902, les recettes se sont légèrement améliorées et, en conséquence, les dépenses se sont accrues dans une certaine proportion. Il est vrai que, dans le rapport cité par le Gouvernement, le Conseil d'Administration s'est exprimé ainsi : « Les épargnes faites ne doivent être « attribuées qu'en partie à la diminution du trafic ; elles proviennent, « pour beaucoup, de l'amélioration dans l'administration, de simplifications « de l'exploitation et d'autres mesures de ce genre ». Mais, y a-t-il lieu de s'étonner que la Compagnie, voyant le chiffre de ses recettes diminuer d'année en année par la faute du Gouvernement qui la laissait exposée sans défense à la concurrence du port de Bourgas et n'exécutait pas ses autres obligations, ait cherché à faire des économies ? Toute la question est de savoir sur quel objet elle les a fait porter. A cet égard rien ne saurait être plus instructif que l'examen des comptes joints à ce rapport de 1901, dont le Gouvernement a cité un court passage en s'abstenant de reproduire le reste. On trouvera ci-jointe (annexe 2) la reproduction textuelle des deux tableaux qui accompagnaient le rapport, tableaux relatifs aux recettes et aux dépenses d'exploitation, année par année, depuis 1890. En consultant les deux dernières lignes du second de ces tableaux, celui qui concerne les dépenses, on constate que, de 1899 à 1900, les frais de l'Administration centrale ont baissé de 71,000 francs, ceux de la compta-

bilité et des autres services généraux de 175,663 piastres ou environ 40,000 francs, ceux du service du mouvement de 332,861 piastres ou environ 75,000 francs, tandis que ceux de la traction des ateliers et de l'entretien augmentaient de 417,827 piastres, soit près de 100,000 francs. Ainsi les dépenses administratives proprement dites diminuaient tandis que s'accroissaient celles des services techniques, celles qui se rapportent au matériel roulant et au corps du Chemin de fer. Les économies dont parlait le Conseil d'Administration étaient donc du nombre de celles que s'impose toute société prévoyante et bien gérée qui voit diminuer ses recettes : mais elles ne s'appliquaient nullement aux dépenses dont la réduction pourrait compromettre la marche du service et le Gouvernement a tiré des conséquences fausses de sa citation incomplète du langage tenu, en 1901 par le Conseil d'Administration.

Il n'a pas commis une moindre injustice en accusant la Compagnie (p. 7 de l'Exposé) de n'avoir pas tenu la promesse qu'elle avait faite d' « assurer la circulation des trains internationaux à toute heure de jour « et de nuit ». Il suffit de jeter les yeux sur une affiche des horaires du réseau pour se convaincre que le train conventionnel et l'Orient Express parcourent la nuit une partie des lignes de la Compagnie. D'autre part, on aura l'idée du surcroît de dépenses amenées par ce service en examinant le petit tableau ci-contre, et en se rappellant que, à cette énorme augmentation de personnel, aucun accroissement de recettes n'a correspondu, le produit du réseau ayant été moindre en 1902 qu'en 1886.

Tableau comparatif des agents des Stations, aiguilleurs et garde-voie employés dans les années 1886 et 1902 sur la ligne de Constantinople-Andrinople-Sarambey.

1886			1902		
Agents de Stations	Aiguilleurs	Garde-voie	Agents de Stations	Aiguilleurs	Garde-voie
82	58	74	126	82	198
Augmentation pour 1902			53.66 %	41.38 %	167.57 %

Le Gouvernement reproche encore à la Compagnie (page 9 de l'Exposé) de « ne donner à son exploitation aucun développement normal ». On a indiqué, à propos de la première demande de la Compagnie, les causes qui, non seulement paralysent toute extension du trafic, mais même, par un phénomène exceptionnel dans l'histoire des Chemins de fer, produisent une diminution des recettes d'un réseau exploité depuis près de 80 ans. Ces causes proviennent uniquement du fait du Gouvernement, qui n'exécute pas ses engagements relatifs à la construction des ports, des quais, des routes, des entrepôts, et qui ne prend aucune mesure efficace pour assurer, dans les régions traversées par le Chemin de fer, la sécurité publique et le développement de l'agriculture et du commerce. La Compagnie a fait, de son côté, les plus grands efforts pour encourager les transports. Elle a consenti à de très notables réductions de tarifs. Elle a

essayé de favoriser la culture du sol en initiant les paysans aux méthodes modernes et en leur procurant des instruments perfectionnés. Toutes ces tentatives sont restées et resteront stériles aussi longtemps que le Gouvernement rendra toute amélioration impossible par l'absence de routes praticables et d'une police efficace, par un système d'impôts oppressif, et par un régime de passeports (teskérés) qui semble imaginé à plaisir pour interdire les déplacements (voir la onzième demande de la Compagnie).

Pour montrer à quel point sont mal fondés les griefs allégués contre la Compagnie, il suffit de relever certains faits signalés par le Gouvernement lui-même. Il reproche à la Compagnie de n'avoir, entre Salonique et Zibeftché (frontière serbe), qu'un train mixte journalier « qui ne répond « pas aux besoins des voyageurs ». La réponse est des plus simples. En 1893, la Compagnie, d'accord avec l'administration serbe, a organisé un autre train accéléré qui coïncidait à Nich avec l'Orient Express et circulait entre cette ville et Salonique. On espérait attirer ainsi snr la ligne de Salonique, les voyageurs se rendant d'Autriche-Hongrie et de Serbie en Grèce, en Egypte ou en Asie-Mineure. Mais cette espérance a été déçue, parce qne Salonique restait privée de tout port et de tous moyens commodes d'embarquement. Le train accéléré a circulé presque sans voyageurs et, au bout d'une expérience de plus d'une année, l'administration serbe l'a supprimé sur sa ligne, ce qui a nécessité, naturellement, la suppression du train correspondant sur le territoire Ottoman (voir la lettre adressée sur ce sujet par la Compagnie au Gouvernement le 21 Octobre 1895, annexe 3). A l'heure actuelle, le train quotidien qui va de Salonique à Uskub et Zibeftché et vice-versa suffit très largement à tous les besoins du public, puisque c'est à peine si le sixième des places disponibles y est utilisé. Il en est de même entre Uskub et Mitrovitza, où il n'existe de trains

de voyageurs que trois fois par semaine dans chaque sens [1]. Ces trains renferment, chaque fois, 220 places disponibles. Environ les neuf dixièmes de ces places restent inutilisées. La ligne traverse un pays extrêmement peu habité, où la sécurité publique est nulle, les Albanais en étant les maîtres, et où la Compagnie elle-même a de la peine à maintenir un personnel de gardiens, ceux-ci étant assez fréquemment l'objet d'attentats quand ils ont réprimé quelque contravention, et la répression de ces crimes faisant presque complètement défaut. On pourra se faire une idée de cet état de choses en jetant les yeux sur une lettre adressée par la Compagnie au Ministère des Travaux Publics le 28 Janvier 1903 (annexe 4), lettre où la Compagnie récapitule un certain nombre d'attentats commis contre son personnel au cours des dernières années sur divers points du réseau, et surtout sur les sections situées entre Salonique et Mitrovitza. Il est impossible d'appliquer à un pareil Chemin de fer le régime d'exploitation en vigueur sur une voie ferrée de France, d'Allemagne, d'Autriche, ou même dans d'autres parties de l'Empire Ottoman. Au reste, si le Gouvernement Impérial avait jugé iusuffisant le nombre des trains établis entre Uskub et Mitrovitza, il aurait eu à sa disposition un moyen très simple de le faire augmenter. L'Article 18 du Cahier des Charges lui donne, en effet, la faculté d'exiger un train quotidien marchant à 30 kilomètres à l'heure. Jamais il n'a usé de ce droit pour la ligne dont il s'agit : preuve concluante que, jusqu'au jour de la rédaction des conclusions, il en a jugé le service suffisant.

Le Gouvernement déclare que le matériel roulant de la Compagnie laisse fort à désirer, « qu'une grande partie des voitures à voyageurs sont

(1) L'Exposé du Gouvernement contient (page 8) un passage où il est allégué que « le « voyageur qui part de Salonique pour Mitrovitza est obligé de passer au moins une nuit à « Mitrovitza ». La Compagnie n'a pu s'expliquer le sens de cette phrase.

« d'un type ancien et ne répondent pas aux exigences d'une exploitation « moderne, qu'elles ne sont pas munies de water-closets, de couloirs et « d'appareils fixes de chauffage et de ventilation ». A ces allégations, il y a lieu de répondre avant tout, comme on l'a fait pour l'état de la voie, que, d'après l'Article 10 du Cahier des Charges, le matériel de la Compagnie est soumis au contrôle incessant du Gouvernement, que, suivant le paragraphe VI du Règlement des commissaires Impériaux, ces fonctionnaires doivent s'assurer par de fréquentes inspections de l'observation des prescriptions en vigueur, et notamment de l'application de l'article 8 du Cahier des Charges relatif au matériel et que les plaintes du Gouvernement se produisent aujourd'hui pour la première fois. Il est d'ailleurs naturel qu'elles n'aient pas été formulées : car la Compagnie n'a pas cessé de faire de très grands sacrifices pour maintenir son matériel, non seulement à la hauteur de tous les besoins locaux, mais en harmonie avec les exigences croissantes du public et les progrès accomplis dans les autres pays.

Ainsi, de 1888 à 1902, elle a acquis

19 locomotives neuves ayant coûté . .	1,153,820	frs.
88 voitures à voyageurs (y compris 9 fourgons et 4 wagons-poste). .	1,222,528	»
244 wagons à marchandises . . .	848,460	»
Ensemble . . .	3,224,808	frs.

Les nouvelles voitures sont munies de tous les plus récents perfectionnements, tels que communication intérieure, chauffage, ventilation, cabinets de toilette, water-closets, éclairage au gaz. L'une d'elles a figuré en 1900 à l'Exposition Universelle de Paris et y a obtenu une haute récompense. En outre, la Compagnie a transformé 51 voitures antérieurement

existantes en les munissant d'appareils de chauffage à la vapeur; elle a pourvu de doubles toits, destinés à combattre la chaleur, tous les véhicules, distinés au transport des voyageurs. Si elle n'a établi la communication intérieure que pour les trains de long parcours, et si elle ne l'a pas appliquée aux trains locaux Constantinople, c'est que des raisons d'ordre tirées de l'expérience l'y ont contrainte. En effet, une tentative faite pour mettre en circulation sur la banlieue de Constantinople des voitures à communication intérieure a dû être abandonnée, l'embarquement et le débarquement des voyageurs s'étant faits avec trop de difficulté à certaines heures de la journée, et l'impossibilité d'isoler suffisamment les dames ayant suscité de nombreux et pénibles incidents. Il est certain qu'une partie du matériel est d'un type plus ancien que les voitures achetées récemment; mais il n'y a pas au monde une seule administration de Chemins de fer qui ne se trouve point dans le même cas, et on ne peut certes pas exiger qu'une Compagnie jette périodiquement son matériel au rebut, tous les quinze ou vingt ans. Tout ce que l'on est en droit d'exiger, c'est que les voitures et les wagons soient l'objet de révisions fréquentes et minutieuses, et mis hors de service dès qu'ils offrent le moindre danger pour la sécurité. C'est ce que fait la Compagnie. Elle a adopté, pour le contrôle et la révision de ses véhicules, les règlements en vigueur sur tous les grands réseaux d'Allemagne et d'Autriche, et elle les applique avec la plus grande rigueur.

Enfin, il serait impossible de prétendre que la quantité de matériel roulant est insuffisante. Les machines, les voitures et les wagons se sont en effet trouvés, à votre époque, en très fort excédant sur les besoins, sauf en Roumélie-Orientale où le matériel manque par suite des entraves que le Gouvernement Impérial met à sa circulation (voir la neuvième demande de la Compagnie). On a eu la démonstration concluante en 1897, au cours

de la guerre engagée entre l'Empire Ottoman et la Grèce. A cette époque, non seulement la Compagnie a fait face, sans la moindre difficulté, à des transports rapides et très considérables; mais elle a pu prêter à une autre Compagnie, sur la demande du Gouvernement, une partie de son matériel et de son personnel. Les témoignages de la reconnaissance du Gouvernement ne lui ont d'ailleurs pas fait défaut à cette époque. Elle a reçu de S. E. le Secrétaire en chef du Palais Impérial, le 14 Mai 1897, la déclaration suivante : « Je vous communique par la présente que je viens de recevoir « un Iradé Impérial d'après lequel j'ai l'honneur et la gloire de vous com- « muniquer que Sa Majesté Impériale est satisfaite des efforts et dévoue- « ment déployés par votre Compagnie depuis le commencement des trans- « ports », et le Ministre des Travaux Publics, de son côté, exprimait à la Compagnie le contentement du Gouvernement. Ces assurances n'avaient pas préparé la Compagnie aux griefs qui sont aujourd'hui élevés contre elle, et qu'elle vient de réfuter.

c) Prétendue infraction à la règle du visa des Commissaires Impériaux.

Le Gouvernement soutient, contrairement à l'article 2 du Cahier des Charges, que la Compagnie a besoin de son autorisation pour réduire les tarifs. Cette prétention sera réfutée plus loin sous le N° IV. Mais, en outre, le Gouvernement affirme, à la page 9 de son Exposé relatif à ses demandes N°s 1 et 2, et à la page 22 de ses conclusions concernant les mêmes demandes, que la Compagnie n'observe pas la formalité qui est prévue par le paragraphe II du Réglement sur les Commissaires Impériaux et qui consiste à faire viser par ces fonctionnaires les affiches relatives aux tarifs. Ce visa, d'après le même paragraphe II, « ne pourra être refusé

« ou pourra être demandé en cas d'urgence, après application, si les « affiches ne contiennent aucune disposition contraire aux stipulations « du Cahier des Charges ». La Compagnie ne conteste nullement que, sauf le cas d'urgence, elle soit tenue de demander le visa des Commissaires, de manière à donner au Gouvernement le moyen de réclamer si tel tarif lui paraît contraire au Cahier des Charges, et de faire trancher la question par qui de droit en cas de désaccord. Il paraîtrait, d'après les passages ci-dessus visés de l'Exposé et des conclusions, que la Compagnie se serait, en fait, dispensée de la formalité du visa. Comme ces passages se bornent à une allégation générale, la Compagnie, n'ayant connaissance d'aucun manquement commis par elle à son obligation, ne peut qu'inviter le gouvernement à préciser les circonstances où ce manquement se serait produit.

d) Arrangement conclu en 1899 entre la Compagnie et le Gouvernement Bulgare.

Cet arrangement est intervenu dans les circonstances suivantes :

Le réseau dont l'exploitation a été donné à bail à la Compagnie par le Gouvernement Ottoman comprend, comme on sait, environ 300 kilomètres situés dans la province de la Roumélie Orientale qui reste, en droit, partie intégrante de l'Empire Ottoman, mais qui, en fait, depuis 1885, est administrée par le Gouvernement bulgare. Les droits du Gouvernement Ottoman sur les lignes rouméliotes dont il s'agit ont été maintenus par le traité de Berlin, et c'est à lui que la Compagnie paie la part des recettes représentant le loyer. Mais la Compagnie, on le conçoit sans peine, se trouve placée dans une situation difficile entre le Gouvernement Impérial, propriétaire du Chemin de fer et le Gouvernement de Sofia, de qui relèvent toutes les autorités de la province. Ainsi, ce dernier Gouvernement a élevé

la prétention d'exiger de la Compagnie la redevance kilométrique fixée par l'article 34 du Cahier des Charges. Ainsi encore, il a tenté d'imposer en Roumélie Orientale l'application du Règlement bulgare sur la police des Chemins de fer, au lieu du Règlement annexé au Cahier des Charges de la Compagnie et arrêté en 1872 d'accord entre le Gouvernement Impérial et elle. La Compagnie s'est adressée à diverses reprises à Constantinople pour obtenir protection contre ces exigences ; mais elle n'a pas reçu d'appui, ni même de réponse. De même, le Gouvernement Ottoman l'a laissée sans aucune aide dans les nombreux procès engagés contre elle en Roumélie Orientale par des particuliers qui se prétendaient propriétaires de terrains dépendant du Chemin de fer (voir les conclusions relatives à la cinquième demande de la Compagnie).

Enfin, en 1897, une question bien plus grave encore a été soulevée. Le Gouvernement bulgare, supportant impatiemment l'existence, sur un territoire qu'il considerait comme sien, d'un chemin de fer exploité par une Compagnie locataire du Gouvernement Ottoman, a formé le projet de construire, parallèlement à ce chemin de fer et à très peu de distance de son tracé, une nouvelle ligne qu'il exploiterait lui-même et qui, de Sarambey à Philippopoli et à Yéni-Zahra, stations des Chemins de fer Orientaux, ferait concurrence au réseau de la Compagnie. Il aurait dépendu absolument du Gouvernement de Sofia, s'il avait exécuté son projet, de ruiner la ligne des Chemins Orientaux ainsi frappée de concurrence. En présence de ce pressant danger, la Compagnie s'est adressée avec instances au Gouvernement Ottoman, qui avait le droit incontestable d'interdire à la Bulgarie la construction de la voie parallèle projetée. (Voir notamment les lettres adressées le 11 Janvier 1897 et le 13 Juillet 1898 par la Compagnie à S. E. le Ministre des Travaux Publics, annexes 5 et 6 et l'acte signifié le 23 Octobre 1897 au

Gouvernement Ottoman, pièces générales, page 90). Mais ces communications n'ont produit aucun effet pratique, et le Gouvernement Impérial est resté dans une complète inaction.

Abandonnée ainsi par le Gouvernement qui devait lui assurer, en qualité de bailleur, la libre et paisible jouissance de la chose louée, la Compagnie a dû, pour écarter le péril dont elle était menacée, chercher à s'entendre avec le Gouvernement bulgare, et elle a conclu avec lui, le 15/27 Mars 1899, la convention que le Gouvernement Impérial incrimine aujourd'hui.

D'après le Gouvernement Impérial (page 14 de son Exposé) les concessions inscrites dans cette convention « constituent non seulement une violation formelle des engagements de la Compagnie envers le Gouvernement « Impérial, qui est propriétaire des lignes et a une participation dans les « recettes, mais placent aussi les intérêts économiques de celui-ci dans un « état d'infériorité, puisqu'elles accordent à la Bulgarie et à son industrie « des privilèges, sur ces lignes, qui sont refusés à l'Etat propriétaire. »

Pour permettre à Messieurs les arbitres d'apprécier la valeur de ces assertions, la Compagnie reproduit, à l'annexe 7 des présentes, l'article 6 ainsi que les articles 13 à 18 de la convention du 15/27 Mars 1899.

On y verra — et c'est là l'objet essentiel de la convention — que par l'article 6, le Gouvernement bulgare a renoncé, pour une longue période, à la construction de la voie parallèle qu'il avait déjà entreprise.

On y verra également (article 13) que, loin de porter une atteinte quelconque aux droits du Gouvernement Impérial, la convention contient la reconnaissance absolue de ces droits par le Gouvernement bulgare, qui les

avait contestés jusque là, et notamment la déclaration formelle que la convention d'exploitation du 18 Mai 1872 avec son Cahier des Charges et ses annexes A, B, C et D sont applicables en Roumélie Orientale. Or, les annexes C et D (Réglement de Police et Réglement sur les Commissaires *Impériaux* étaient précisément les textes dont le Gouvernement de Sofia avait, jusqu'alors, énergiquement repoussé l'application. Par suite, l'article 13 de la convention consacrait un résultat très important pour le Gouvernement Impérial.

Le Gouvernement allègue que, après avoir fait triompher ce principe, la Compagnie y a aussitôt dérogé par les articles suivants, en renonçant à la perception d'une rétribution spéciale pour les transports de groups et d'articles de finance dans les wagons-poste, en acceptant les taxes du tarif conventionnel et en accordant certaines réductions pour encourager l'industrie locale. Mais, en agissant ainsi pour obtenir l'abandon du projet de ligne parallèle, la Compagnie ne faisait qu'user du droit incontestable que lui assure l'article 2 de son Cahier des Charges du 18 Mai 1872, qui lui permet de réduire les tarifs « pour l'étendue de la ligne ou pour le parcours « d'une ou plusieurs sections ». Le Gouvernement prétendrait d'ailleurs vainement (prétention qui serait dénuée de toute valeur juridique en présence du Cahier des Charges), que les concessions accordées pour la Roumélie Orientale ont porté préjudice aux autres provinces de l'Empire en les plaçant dans des conditions plus désavantageuses ; car la Compagnie s'est empressée d'appliquer le même régime au reste du réseau (voir sa lettre au Ministre des Travaux Publics du 13 juillet 1899, annexe 1 des première et deuxième demandes du Gouvernement). Il ne peut pas davantage prétendre que les concessions accordées par la Compagnie ont porté préjudice au Trésor en diminuant les recettes soumises au partage: cette

allégation, qui n'aurait en droit aucune portée, serait en outre en contradiction avec les faits ; car les réductions dont il s'agit n'ont été consenties par la Compagnie que pour écarter la construction de la voie parallèle, à laquelle le Gouvernement Ottoman s'abstenait de faire la moindre opposition, et qui aurait presque anéanti le trafic des lignes rouméliotes de la Compagnie.

Au reste, le Gouvernement Impérial a reconnu lui-même les avantages que présentait la convention de 1899 ; car, lorsque la Compagnie lui a communiqué le contrat par sa lettre précitée du 13 Juillet, il n'a pas élevé contre elle la moindre objection. Il n'a pas songé un moment, à cette époque, à contester le service que venait de lui rendre la Compagnie en empêchant la construction de la voie parallèle, et à formuler les critiques tardives et mal fondées qui sont présentées aujourd'hui en son nom à Messieurs les Arbitres.

e) **Difficultés soulevées par la Compagnie.**

Le Gouvernement présente enfin, à l'appui de sa demande de résiliation, un motif tiré du mal fondé des réclamations que la Compagnie élève contre lui. Il se plaint (page 18 de l'Exposé) que la Compagnie ait demandé la réunion du tribunal arbitral, et que 40 questions soient actuellement soumises à MM. les arbitres. Le nombre de ces questions serait assurément inférieur si le Gouvernement avait exécuté ses engagements et donné suite dès 1896 aux demandes réitérées que lui adressait la Compagnie pour obtenir la réunion du tribunal arbitral, au lieu de laisser ces demandes sans aucune réponse. De même, si la Compagnie se voit obligée aujourd'hui de réclamer des dommages et intérêts dépassant 40 millions, c'est la conséquence du très long retard apporté par le Gouvernement à la réunion de

l'arbitrage. On conçoit que, après avoir laissé inexécutés pendant quinze années tous les travaux qui étaient mis à sa charge par les conventions et qui auraient été indispensables pour procurer au réseau loué par lui des recettes sérieuses, il se trouve passible d'une indemnité fort élevée; mais l'élévation des dommages et intérêts qu'il a encourus ne saurait assurément être invoquée par lui comme une cause de résiliation du contrat. La Compagnie ne nie point qu'elle ait, comme le déclare le Gouvernement à la fin de son Exposé, le caractère d'un « entrepreneur de service public »; mais elle conteste absolument le droit que paraît revendiquer le Gouvernement « de briser tous les liens, d'exiger la rupture de toutes conventions « abusivement interprétées, d'écarter en un mot tous les obstacles». En présence de ce langage, un peu inattendu dans une discussion judiciaire, la Compagnie se borne à rappeler que les conventions librement consenties forment, en tout pays, la loi des parties, des Etats comme des particuliers, et elle met sa cause avec confiance sous la protection de cette règle de droit universelle.

II

Résilation ou révision des conventions existantes pour cause de lésion.

Tout en demandant à Messieurs les arbitres de prononcer la résiliation des conventions à raison da la prétendue inexécution des engagements de la Compagnie, le Gouvernement conclut également à ce que ces mêmes conventions soient résiliées pour cause de « lésion excessive » et, subsidiairement, à ce que la convention de 1885 soit remaniée, rétroactivement et pour l'avenir, de manière à ne laisser à la Compagnie à titre de prélèvement sur les recettes que ses frais réels, le surplus devant

être partagé entre le Gouvernement et elle dans la proportion indiquée par l'article 4 de la convention de 1885.

A l'appui de ce chef de demande, le Gouvernement invoque certains articles du Code Civil Ottoman, qui permettraient, soit d'annuler, soit de modifier les contrats de location conclus par l'Etat et stipulant un loyer trop faible.

Cette prétention n'est fondée ni en droit ni en fait.

En droit

Une observation préliminaire générale s'impose à l'esprit, et doit être présentée avant la discussion des textes invoqués par le Gouvernement.

Les textes dont il s'agit, empruntés au Code Civil, ne sauraient en tous cas, même s'ils étaient applicables aux baux conclus par l'Etat, régir que des locations d'immeubles assimilables à des contrats de droit privé, et on ne pourrait, sans en fausser absolument la portée, en faire usage pour l'appréciation de conventions concédant, sous forme de location, l'exploitation d'un grand service public tel que celui des Chemins de fer.

La raison de cette impossibilité est évidente tant au point de vue de la légalité qu'à celui du sens commun. On conçoit, en théorie, que le bail conclu par l'Etat au sujet d'un terrain de son domaine puisse être examiné par des juges chargés de décider si le loyer est ou n'est pas inférieur à la véritable valeur locative, au « prix d'estimation » comme dit l'article 441 du Code Civil Ottoman cité par le Gouver-

nement. Mais, quand il s'agit de l'exploitation d'un réseau de voies ferrées, la situation est toute différente. Une foule de considérations tirées de raisons d'intérêt général entrent en jeu et interdisent toute assimilation avec les contrats de droit commun. En ce cas, le loyer ne consiste pas seulement dans le paiement périodique de telle ou telle somme d'argent déterminée, mais dans des services d'ordre économique fiscal, politique, militaire, administratif, qu'il serait impossible d'évaluer. en francs ou en piastres. Pour ne prendre qu'un exemple, comment fixerait-on la valeur monétaire de l'engagement imposé à une Compagnie de mettre à la disposition de l'Etat, en cas de guerre, tous ses moyens de transport moyennant un tarif très réduit? Il existe une très grande quantité de voies ferrées qui non seulement ne rapportent à l'Etat aucun revenu en espèces, mais exigent de lui, chaque année, de lourds sacrifices à titre de garantie d'intérêt, et cependant l'Etat qui les a concédées ne songe pas et ne peut pas songer à se considérer comme « lésé » aux termes du droit civil : en effet, sous les formes les plus diverses, il tire pour lui-même et pour le commerce, l'industrie, l'agriculture du pays, un très grand profit du Chemin de fer. Pour l'établissement de son réseau d'intérêt général, la France a dépensé plus d'un milliard en dehors, bien entendu, des sommes déboursées par les Compagnies. Ce placement d'un milliard ne rapporte pas un centime d'intérêt au Trésor, et, en outre, celui-ci verse chaque année aux six grandes Compagnies des subsides qui varient de vingt à quarante millions. L'empire Ottoman lui-même a, par divers contrats, garanti à des Compagnies de Chemins de fer un chiffre de recettes brutes qui jusqu'ici, n'a jamais été atteint. Si l'on voulait appliquer à de pareils contrats les règles du droit civil, telles que le Gouvernement les invoque dans ses conclusions, ils seraient tous annulables pour cause de lésion.

Personne ne s'avisera de leur adresser une critique de ce genre, parce qu'il serait déraisonnable de traiter une concession de Chemin de fer comme la location d'une maison ou d'un champ, et parce qu'une législation de droit privé, et à plus forte raison une législation d'origine religieuse et lointaine comme la législation civile Ottomane, n'a et ne peut avoir aucun rapport avec une matière telle que celle des rapports entre l'Etat et le concessionnaire d'un réseau de voies ferrées.

Il y a donc lieu d'écarter à priori, toute application à l'espèce actuelle des articles du Code Civil visés par les conclusions du Gouvernement. Mais, si même on se plaçait sur le terrain de ces conclusions, la prétention qu'elles formulent serait encore inadmissible.

D'après le deuxième paragraphe de l'article 441, « le bail consenti « par le tuteur d'un mineur ou l'administrateur d'un bien-Vakouf sur « le bien du mineur ou du Vakouf est annulable si le prix en est « inférieur à celui d'estimation, et le preneur est tenu de parfaire la « différence entre ce prix et celui qui a été convenu ». L'Exposé du Gouvernement (page 12) traduit le mot de « Vakouf » par ceux de « fondation pieuse », et la Compagnie ne conteste pas cette traduction. Mais assurément un Chemin de fer n'a pas le caractère d'une fondation pieuse et, par suite ne tombe pas sous le coup de l'article 441. Le Gouvernement prétend, il est vrai, que les biens de l'Etat sont assimilés à ceux des mineurs et aux Vakoufs, et invoque à cet effet l'article 356 du Code civil, concernant la rescision de la vente. Mais cet article se retourne au contraire contre sa thèse: car, après avoir déclaré que, lorsqu'il s'agit de biens de mineurs, la lésion excessive vicie le contrat, il ajoute : « les biens Vakoufs et ceux du domaine « de l'Etat sont assimilés **à cet égard**, aux biens des mineurs.» L'as-

similation, est donc établie pour un cas tout spécial, celle de lésion **excessive en cas de vente**. On comprend d'ailleurs que le cas de vente, c'est-à-dire d'une dépossession définitive, soit, en ce qui concerne l'Etat, traité autrement qu'une location temporaire. L'assimilation faite par l'article 356 entre le bien de mineur et le bien de l'Etat a, au surplus, un caractère tout exceptionnel. En effet, dans les autres articles du Code Civil, tels que les articles 459 et 596, où il est question de biens de mineurs et de Vakoufs, il n'est fait aucune mention des biens du domaine de l'Etat.

Le Gouvernement invoque l'autorité d'un jurisconsulte, Haïdar Effendi, auteur d'un traité sur la location, d'après lequel l'article 441 du Code Civil serait applicable aux baux de biens de l'Etat. Mais ce n'est là qu'une opinion individuelle, et un autre commentateur du Code, Atif Bey, ne la formule pas. Du reste, Haïdar Effendi lui-même, en exprimant cet avis, déclare qu'il y a lieu d'assimiler **l'employé du fisc** à l'administrateur du Vakouf ou au tuteur du mineur, ce qui prouve bien que dans sa pensée, il s'agit d'immeubles du domaine proprement dit, susceptibles d'être loués comme des propriétés privées, et non de locations faites par le Ministre des Travaux Publics, et comportant concession d'une entreprise d'intérêt général. De toute façon la manière de voir d'un jurisconsulte sans aucune autorité officielle ne saurait prévaloir contre la règle générale d'après laquelle toute nullité est de droit étroit, et ne saurait être étendue par voie d'assimilation.

Au surplus, alors même que l'action en rescision ou révision pour cause de lésion aurait existé au profit de l'Etat, elle se serait éteinte par prescription, aux termes de l'article 1660 du Code Civil Ottoman,

quinze années après la conclusion de la convention de 1885, c'est à dire le 10/22 Décembre 1900. L'article 1675 du même Code, d'après lequel « il n'y a point prescription pour les actions relatives au domaine « public » signifie seulement, comme le prouve l'exemple ajouté par l'article lui-même, qu'un bien du domaine ne peut être l'objet d'une prescription acquisitive; mais il ne s'applique pas à une action telle que la demande en nullité ou modification d'un contrat de louage, fondée sur la trop grande modicité du prix.

Il y a lieu en outre de faire observer que, en ce qui concerne spécialement le redressement des comptes antérieurs, la demande du Gouvernement est irrecevable, puisqu'il a approuvé chaque année les comptes régulièrement présentés par la Compagnie, sauf certaines réserves qui n'ont rien de commun avec le litige actuel, et qu'il ne saurait revenir sur une approbation formellement donnée.

En Fait.

La Compagnie vient d'examiner, pour ne laisser sans réponse aucune partie des conclusions du Gouvernement, les questions juridiques abordées par lui. Mais elle aurait pu, à vrai dire, s'abstenir de cette réfutation, car la prétention du Gouvernement vient se heurter en fait contre une objection si grave et tellement saisissante que toute autre discussion devient superflue.

Toute l'argumentation du Gouvernement repose sur l'article 4 de la Convention du 10/22 Décembre 1885. Elle s'écroule si, au lieu de s'en tenir à cet article tel que le cite la demande adverse, on jette les yeux sur le texte lui-même.

D'un bout à l'autre de son Exposé et de ses conclusions, le Gouvernement paraît croire que le prélèvement de 7000 francs par kilomètre et par an sur les recettes brutes de l'exploitation n'a été alloué à la Compagnie que **pour couvrir ses frais d'exploitation**, comme si c'était là le seul objet de ce prélèvement (voir notamment les pages 6, 7, 8, 10, de l'Exposé, 19 et 24 des conclusions). Tout son raisonnement se réduit à ceci : la Compagnie reçoit, aux termes du contrat, 7000 francs pour ses frais d'exploitation ; elle n'en dépense que 4762 : donc il y a lésion de plus du cinquième.

Pour répondre, il suffit de reproduire les trois premiers paragraphes de l'article 4. Les voici :

« La Compagnie d'Exploitation prélèvera à forfait pour couvrir ses « frais d'exploitation **ainsi que l'intérêt du capital d'exploitation**, « sur les recettes brutes d'exploitation des lignes exploitées ou à exploi- « ter par elle conformément aux Conventions (sauf la ligne de Roustchouk « à Varna),

« 1° Une somme annuelle égale à 7000 francs en moyenne par « kilomètre,

« 2° Cinquante cinq pour cent sur les recettes brutes moyennes « qui resteraient après déduction desdits 7,000 francs par kilomètre : « les quarante cinq pour cent restant reviendront au Gouvernement « Impérial. »

Ainsi, il n'est pas question d'un prélèvement de 7000 francs affecté uniquement **aux frais d'exploitation**, comme le dit le Gouvernement, mais de deux attributions, l'une de 7000 francs, l'autre de 55 % de

l'excédant, faites l'une et l'autre à la Compagnie, à forfait, pour couvrir ses frais et l'intérêt de son capital. Par conséquent, si les sommes dépensées par la Compagnie pour frais d'exploitation n'atteignent pas 7000 francs (ce qui est tout naturel avec de faibles recettes brutes), l'écart entre les deux sommes n'est nullement un bénéfice indûment réalisé par la Compagnie. D'autre part, si la recette venait à atteindre une somme élevée, 30,000 francs par exemple, il est clair que 7,000 francs ne suffiraient pas pour couvrir les frais. La conception d'après laquelle l'allocation de 7000 francs serait **uniquement** et **immuablement** affectée à payer les frais d'exploitation est complètement fausse: elle ne répond ni à l'esprit ni au texte des trois premiers paragraphes de l'article 4, ni à aucune donnée rationnelle.

En outre, d'après le paragraphe suivant du même article, la Compagnie garantit au Gouvernement que la part de quarante cinq pour cent lui revenant sera au moins de 1,500 francs par kilomètre et par an. Loin donc de recevoir une garantie du Gouvernement, comme beaucoup d'autres Compagnies, c'est elle qui fournit une garantie de recettes. Si, par suite, la recette brute kilométrique est inférieure à 8,500 francs, — ce qui a été le cas en 1899 et en 1900 — il faut que la Compagnie prenne sur les 7,000 francs, non seulement tous ses frais d'exploitation et l'intérêt de son capital, mais une partie de la redevance qu'elle paie au Gouvernement. Si la recette est de 8,500 francs (la moyenne des cinq dernières n'a été que de 8,605 francs), la Compagnie doit prendre sur les 7,000 francs les frais d'exploitation et tout le service de son capital, qui ne reçoit ainsi qu'une rémunération des plus médiocres.

Dès lors, on le voit, il ne reste rien de tout le système des conclusions du Gouvernement, et la prétendue lésion, provenant de l'écart entre

le prélèvement de 7,000 francs et le montant des frais d'exploitation n'existe pas.

Il serait inutile, en conséquence, d'entrer plus avant dans l'examen des chiffres mis en avant par le Gouvernement. Fussent-ils exacts, on ne saurait en déduire que le Gouvernement a été lésé, puisque les 2,340 francs qu'il représente comme ayant été indûment gagnés par la Compagnie, sur l'allocation de 7,000 francs suffiraient à peine pour fournir à son capital une assez modique rétribution. Mais ces chiffres ne correspondent même pas à la réalité, et la Compagnie tient à le prouver en quelques mots.

Le Gouvernement s'est servi pour ses calculs du rapport présenté par le Conseil d'Administration aux actionnaires de la Compagnie le 26 (et non le 16) Juin 1901. Il a utilisé les deux tableaux joints à ce rapport et reproduits à l'annexe 2 des présentes. C'est d'après le second de ces tableaux qu'il établit, au bas de la page 9 de son Exposé, que les dépenses ordinaires de l'exploitation, de 1890 à 1899 inclus, se sont élevées en moyenne par an à 4,762 francs. Il retranche ces 4,762 francs du chiffre de 7,000 francs, prélèvement alloué à la Compagnie, et il trouve ainsi que la « Compagnie réalise, sur les 7,000 francs, un bénéfice de 2,238 francs ». D'ailleurs, quelques lignes plus loin (23me ligne de la page 10), il transforme le chiffre de ce prétendu bénéfice de 2,238 francs en 2,240 francs, sans donner aucun éclaircissement à l'appui de cette majoration.

Le chiffre de 2,238 francs n'est pas plus exact que celui de 2,340. Pour y arriver, le Gouvernement, voulant réduire autant que possible le montant des frais de la Compagnie, a laissé de côté deux éléments de dépense très importants.

Il a négligé, en premier lieu, pour faire son calcul, toutes les dépenses de l'Administration Centrale et les versements aux caisses de subvention

et de retraite, qui figurent sous le N° I à la deuxième colonne du tableau, et qui représentent en moyenne, pour les années de 1890 à 1899, environ 375 francs par kilomètre et par an. La Compagnie, n'ayant pas d'autres revenus que les recettes de son réseau, est obligée de prendre ses frais généraux sur ces recettes, et il est évident que toute évaluation de ses charges qui ne tient pas compte de cet élément de dépense est un calcul erroné. Du reste, la dernière colonne du Tableau qui se trouvait entre les mains du Gouvernement indiquait, année par année, le chiffre des dépenses ordinaires totales, y compris les frais dont il s'agit. Mais le Gouvernement a laissé de côté cette colonne, et n'a employé que l'avant-dernière, qui ne donne qu'une partie des dépenses.

En second lieu, le Gouvernement a oublié de faire entrer en ligne de compte les dépenses extraordinaires, qui atteignent chaque année un montant très considérable, et qui comprennent notamment les frais des réfections de voies et la participation de la Compagnie aux dépenses d'agrandissement. Ce sont là, incontestablement, des charges de l'exploitation, et la Compagnie ne peut y pourvoir qu'au moyen des recettes du Chemin de fer, soit qu'elle les prenne directement sur les recettes de la même année, soit qu'elle ait formé, dans les années antérieures, un fonds de renouvellement où elle puise les ressources nécessaires pour les travaux extraordinaires lorsque les produits de l'année courante ne suffisent pas. De toute façon, il est inadmissible que l'on présente comme un « bénéfice » réalisé par elle les sommes qu'elle a dépensées pour améliorer la voie ou contribuer aux travaux d'agrandissement.

Il existe d'ailleurs un moyen extrêmement simple de contrôler le bien on mal fondé des griefs formulés par le Gouvernement contre l'exagération des profits recueillis par la Compagnie et contre la prétendue lésion dont

il serait victime. Le Gouvernement a entre les mains les rapports et les comptes présentés annuellement aux Assemblées Générales des actionnaires de la Compagnie. Il sait que, de 1892 à 1902, la moyenne du dividende servi au capital (intérêt compris), a été à peine de 4 et demi pour cent. Il sait aussi que, depuis 1895, ce dividende n'a pas dépassé 4 pour cent. En présence de ces chiffres, le Gouvernement ne peut certes pas accuser la Compagnie de s'être procuré par la convention de 1885 des bénéfices exorbitants et se prétendre lésé par elle. Il n'aurait tenu qu'au Gouvernement de rendre l'exploitation de son réseau productive pour lui-même et pour la Compagnie, en exécutant les travaux de ports, de quais, de routes et d'entrepôts prévus par la convention de 1872, et notamment en construisant le port de Dédéagatch, tandis que le Gouvernement bulgare créait celui de Bourgas. Comme on l'a vu par les conclusions relatives à la première demande de la Compagnie (pages 37 à 40), si la recette brute kilométrique des lignes exploitées par elle s'était élevée seulement à 14,500 francs par an (chiffre encore bien modique si on le compare à celui des recettes d'autres lignes aboutissant à des ports de la Méditerranée), le Gouvernement Ottoman aurait touché, à titre de part de recettes, environ 34 millions de plus pour les 15 dernières années. Certes, il est extrêmement regrettable que, bien loin d'atteindre ce chiffre, le rendement du réseau ait diminué depuis son ouverture. Mais la responsabilité de cet état de choses incombe toute entière au Gouvernement, et on ne pouvait s'attendre à le voir attaquer, comme entachées de lésion à son préjudice, des conventions qui ont été régulièrement conclues, qui n'ont procuré à la Compagnie qu'une fort insuffisante rémunération de son capital, et dont les très médiocres résultats sont uniquement dûs à ce fait que le Gouvernement lui-même a laissé en souffrance les obligations qu'elles lui imposaient.

III

Demande d'expertise.

Sous le N° 1 du dispositif de ses conclusions, le Gouvernement demande à MM. les Arbitres d'ordonner une expertise pour constater les iusuffisances du service d'exploitation et les vices d'entretien sur les lignes concédées, pour déterminer les travaux nécessaires à l'effet de mettre en bon état d'exploitabilité le Chemin de fer et ses dépendances, et pour évaluer le montant de ces travaux.

Il a été constaté ci-dessus que, à l'appui de cette demande, le Gouvernement ne fournit aucun autre argument que de simples allégations formulées dans les termes les plus généraux et les plus vagues et qu'il n'apporte aucun fait précis ni aucun commencement de preuve, alors qu'il aurait eu, en vertu des conventions, toutes facilités pour faire constater par ses Commissaires Impériaux le prétendu mauvais état du Chemin de fer.

Dès lors, la demande d'expertise présentée par lui, demande qui, même suivie d'effet, ne pourrait en aucun cas, comme on l'a établi, avoir pour but ou pour effet la résiliation des conventions existantes, ne tend manifestement qu'à créer des retards à la solution du litige actuel et ne saurait être accueillie par Messieurs les arbitres, non plus que le 3me chef du dispositif des mêmes conclusions, tendant à faire condamner la Compagnie à mettre en bon état d'exploitabilité et d'entretien les lignes et leurs dépendances, d'après les indications à être données par l'expertise.

IV

Conclusions relatives aux tarifs.

Par le N° 5 du dispositif de ses conclusions, le Gouvernement demande que la Compagnie soit condamnée à payer des dommages et intérêts à fixer par état du chef des réductions et exemptions de Tarifs accordées sur les lignes situées en Roumélie Orientale. Il conclut en outre à ce qu'il soit dit que la Compagnie ne pourra pas appliquer, sur ses « lignes locales » des Tarifs supérieurs à ceux qu'elle appliquerait aux lignes de la Roumélie Orientale, qu'elle n'aura pas le droit d'appliquer des tarifs qui pourraient être de nature à favoriser le commerce d'une région au détriment de l'autre, ou certains expéditeurs au préjudice du public, qu'enfin elle ne pourra passer outre à l'application des tarifs sans le visa des Commissaires Impériaux.

A ce chef des conclusions, il y a lieu d'opposer avant tout une fin de non recevoir tirée du compromis d'arbitrage. L'article 2 du compromis (Pièces générales, page 7) détermine les questions à soumettre à Messieurs les arbitres, et dans cette énumération ne figurent pas les demandes dont il s'agit. On y trouve mentionnées, il est vrai, sous le N° 19, les demandes « accessoires, subsidiaires ou reconventionnelles à exposer devant le Tri- « bunal arbitral » ; mais la réclamation du Gouvernement tendant à limiter le droit de la Compagnie en matière de tarifs n'a évidemment aucun de ces trois caractères : c'est, au premier chef, une demande principale, et la meilleure preuve que le Gouvernement ne songeait pas à élever une pareille prétention au moment de la signature du compromis, c'est que, sous le N° 11, il a inséré dans ce contrat une demande tendant à assujettir la

Compagnie à l'approbation du Gouvernement pour les tarifs des transports internationaux, demande qui n'aurait aucun sens si l'approbation de l'Etat était nécessaire pour les tarifs en général.

Même si elle n'était pas écartée par cette fin de non recevoir, la prétention du Gouvernement ne saurait à aucun titre être admise.

Elle est, en effet, en contradiction flagrante avec les conventions qui lient le Gouvernement Impérial et la Compagnie.

L'article 28 du Cahier des Charges porte que la Compagnie est entièrement libre dans tout ce qui concerne l'administration et l'exécution de l'entreprise, à condition d'observer les règlements annexés, et l'article 2 du même document fait de ce principe général une application spéciale et aussi nette que possible en décidant que les tarifs y annexés « établissent une limite que la Compagnie **ne pourra dans « aucun cas dépasser à moins d'une autorisation expresse du « Gouvernement, mais qu'elle pourra le réduire pour l'ensemble « ou seulement pour quelques-uns, pour l'étendue de la ligne « ou seulement pour le parcours d'une ou plusieurs sections, « ainsi que pour une ou plusieurs expéditions, suivant les cir- « constances ou les localités et la nature des marchandises** ». Enfin, le Règlement sur les Commissaires Impériaux s'exprime ainsi : « La Compagnie **pourra, bien entendu, abaisser ses tarifs au-dessous « du maximum** », et il ajoute que le visa des Commissaires Impériaux **ne pourra être refusé,** ou pourra être demandé en cas d'urgence après application si les affiches ne contiennent aucune disposition contraire aux stipulations du Cahier des Charges.

Il serait vraiment impossible d'imaginer un ensemble de dispositions plus claires, et, en demandant à MM. les Arbitres de transformer en un droit

de veto sur les tarifs la formalité du visa des Commissaires Impériaux, visa qui n'est d'ailleurs exigé que pour les affiches, le Gouvernement invite le tribunal arbitral à rayer ou à corriger des conventions régulièrement conclues, obligatoires pour les deux parties.

Le Gouvernement allègue que, « en s'arrogeant de tels droits, la Com-« pagnie se crée une position exceptionnelle, qui consiste à favoriser le com-« merce de telle localité au détriment de telle autre ou telle industrie plutôt « que telle autre, à établir des conditions de transport favorables aux uns « et nuisibles aux autres, et à tenir ainsi en son pouvoir les intérêts du « commerce, les intérêts du public». Il est très naturel au contraire que la Compagnie, en s'engageant à garantir au Gouvernement un minimum de recettes dans un pays tel que la Turquie au lieu de recevoir elle-même de lui une garantie comme le font presque toutes les Compagnies de Chemins de fer, ait refusé d'assumer un pareil risque sans rester maîtresse des tarifs dans la limite d'un maximum fixé par la convention. Il n'y a pas de comparaison à établir, à cet égard, entre la Compagnie et d'autres administrations de Chemins de fer placées sous un régime absolument différent.

D'ailleurs, il serait difficile de concevoir pourquoi la Compagnie aurait intérêt à favoriser telle région, tel expéditeur ou telle industrie au détriment de telle autre. Elle doit logiquement se proposer d'augmenter le plus possible les recettes de son trafic, au profit du Gouvernement comme au sien propre. La liberté des mouvements qu'elle s'est assurée par ses conventions n'a d'autre but que de lui permettre de lutter contre la redoutable concurrence des ports roumains, bulgares, hongrois, autrichiens, italiens ou grecs, concurrence contre laquelle le Gouvernement Ottoman la laisse désarmée, et d'encourager de son mieux le développement du

commerce, de l'industrie et de l'agriculture dans l'intérieur du pays. Comme on l'a vu plus haut, lorsqu'elle a accordé à la Roumélie Orientale un abaissement du Tarif des marchandises, elle s'est empressée d'étendre cette réduction aux autres lignes du réseau, sans que ses conventions lui en fissent un devoir et sans attendre que le Gouvernement Ottoman lui en exprimât le désir. Dans son Exposé et dans ses conclusions, le Gouvernement ne cite pas un seul cas où la Compagnie aurait porté, par ses décisions relatives aux tarifs, un préjudice quelconque aux intérêts généraux de l'Empire. Sur ce point comme sur tous les autres, il se contente d'affirmations générales que ne confirme et ne précise l'allégation d'aucun grief particulier. La demande qu'il adresse à Messieurs les arbitres serait inadmissible, même appuyée sur des faits positifs. Mais elle ne signale aucun abus qui aurait été commis par la Compagnie dans l'exercice du droit formel que l'article 2 du Cahier des Charges lui attribue et qui, faisant partie intégrante des conventions en vigueur, ne peut être supprimé ni restreint sans l'accord des deux parties contractantes.

Par ces motifs et tous autres à suppléer,

la Compagnie conclut à ce qu'il plaise à Messieurs les arbitres :

Rejeter les conclusions tant principales que subsidiaires prises par le Gouvernement Impérial sous le titre des première et deuxième réclamations

et condamner le Gouvernement aux dépens

sous toutes réserves de modifier ou compléter les présentes conclusions.

(Signé) **GROSS.**

ANNEXE I A LA RÉPONSE
AUX PREMIÈRE ET DEUXIÈME RÉCLAMATIONS
DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL

DÉRAILLEMENTS

ANNÉES	Nombre de déraillements	Proportion sur 100 kilomètres de voies	Proportion sur un million d'essieux kilométriques	Sur un million de voyageurs il a été.	
				tué	blessé
Chemins de fer de l'Etat Roumain.					
1891	193	7.9	0.66	2 00	4.25
1892	133	5.3	0.45	0.40	0.80
1893	148	5.9	0.43	0.50	0.16
1894	100	3.9	0.29	0.16	0.33
1895	107	4.1	0.33	0.33	—
1896	133	4.7	0.35	0.67	1.50
1897	116	4.0	0.32	0.33	0.50
1898	121	4.1	0.29	0.33	1.88
1899	99	3.2	0.26	0.57	2.14
1900	88	2.8	0.23	1.16	0.67
Chemins de fer Orientaux					
1891	1[1]	0.08	0.01	—	—
1892	—	—	—	—	—
1893	—	—	—	—	—
1894	1[2]	0 08	0.01	—	—
1895	—	—	—	—	—
1896	1[3]	0.08	0.01	0.75	—
1897	1[4]	0.08	0.01	—	—
1898	—	—	—	—	—
1899	—	—	—	—	—
1900	—	—	—	—	—
1901	2[5]	0.16	0.03	0.24	—2.
1902	—	—	—	—	—

1—Train conventionnel dont le déraillement a été causé par des brigands (Capne Athanase)

2—Train Orient. Express dont le déraillement près de Tirnova a été causé dans un dessin criminel.

3—Train militaire (ligne de Salonique) dont le déraillement est également dû à un dessin criminel.

4—Déraillement survenu à la suite d'une inondation,

5—Ces deux déraillements ont été également causés par les éléments.

ANNEXE II A LA RÉPONSE
AUX PREMIÈRE ET DEUXIÈME RÉCLAMATIONS
DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL

Tableaux annexés au rapport du Conseil d'Administration de la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux à l'Assemblée Générale Ordinaire du 26 Juin 1901.

Relevé comparatif des Recettes d'Exploitation en Francs. **TABLEAU A. 6.**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Réseaux de Constantinople et de Salonique					LIGNE Tchirpan	LIGNE N. Zagora	Ensemble des réseaux	
ANNÉE	Recette en Piastres or.	Recette calculée en francs au cours moyen du napoléon, pour le partage avec le Gouvernem. Ottoman.		Même recette calculée au cours fixé de Piastres or 4.4 par franc		Recette d'exploitation en Francs	Moyenne par kilomètre et par an Francs	Recettes d'exploitation col. 5 + 7 en Francs	Moyenne par kilomètre et par an Francs
		Total Francs.	Moyenne par kilomètre et par an. Francs	Total Francs.	Moyenne par kilomètre et par an, Francs				
1890	56,800,774.95	12,984,933.79	10,274.65	12,909,267.04	10,214.78	—	—	12,909,267.04	10,214.78
1891	56,743,337.84	12,990,378.63	10,270.96	12,896,213 15	10,204.45	—	—	12,896,213.15	10,204.45
1892	58,027,562.34	13,262,465.19	10,494.26	13,188,082.35	10,435.40	—	—	13,188,082.35	10,435.40
1893	55,293,782.36	12,613,775.09	9,980.09	12,566,768.72	9,943 77	—	—	12,566.768.72	9,943.77
1894	49,520,179.26	11,293,790.15	8,936.49	11,254,586.20	8,905,47	—	—	11,254,586.20	8,905.47
1895	51,533,202.81	11,718,381.79	9,272.46	11,712,091.55	9,267.49	—	—	11,712,091.55	9,267.49
1896	54,496,411.54	12,444,734.67	9,847.21	12,385,548.08	9,800 38	—	—	12,385,548.08	9,800.38
1897	56,964,321.91	13,039,931.63	10,318.17	12,946,436.80	10,244.19	—	—	12,946,436.80	10,244.19
1898	50,607,045.44	11,595,477.70	9,175.21	11,501,601.23	9,100.93	—	—	11,501,601.23	9,100.93
1899	45,253,781.79	10,340,413.98	8,182.11	10,284,950.41	8,138.23	—	—	10,284,950.41	8,138.23
1900	44,203,808.21	10,092,827 34	7,986.20	10,046,320.05	7,949.40	41,873.13	1,818.63	10,088,193.18	7,839.71

TABLEAU A. 7.

RELEVÉ COMPARATIF DES DÉPENSES ORDINAIRES DEPUIS 1890

ANNÉE	I	II Exploitation					TOTAL I et II
	Administration centrale et versements aux caisses de subvention et de retraites	Titre 1 Services généraux, comptabilité, bureau des tarifs, magasins et service médical	Titre 2 Service du mouvement et des expéditions	Titre 3 Service de la traction et des ateliers	Titre 4 Surveillance des chemins de fer et service de l'entretien	TOTAL	
1890	P. or 2,413,228.66	3,317,126.23	5,902,359.12	9,266,164.51	8,363,685.20	26,849,335.06	29,262,563.72
	Frcs 548,461.06					6,102,121.60	6,650,582,66
1891	P. or 1,687,046.15	3,017,952.70	6,484,918.01	8,941.841.70	8,320,061.88	26,764,774.29	28,451,820.44
	Frcs 383,419.58					6,082.903.25	6,466,322.83
1892	P. or 1,644,122.83	2,910,046.37	6,678,305.79	9,107,119.97	8,164,789.77	26,860,261.90	28,504,384.73
	Frcs 373,664.28					6,104,604.98	6,478,269 26
1893	P. or 1,777,499.33	2,859.144.53	6,572,747.08	9,239,556.67	8,907,238.50	27,578,686.78	29,356,186.11
	Frcs 403,977.12					6,267,883.34	6.671.860.46
1894	P. or 2,000,397.96	2,969,888.74	6,563,344.53	8,822,845.33	8,467,715.93	26,823,794.53	28,824,192.49
	Frcs 454,635.90					6,096,316.95	6,550,952.85
1895	P. or 2,199,285.48	3,008,738.73	6,433,203.53	8,362,556.28	8,759,571.50	26,5 4,070.04	28,763,355.52
	Frcs 499,837.61					6.037,288.65	6,537,126.26
1896	P. or 2,310,596.11	3,010,963.87	6,491,302.12	8.676,662.93	8,537,793.28	26.716,722.20	29,027,318.31
	Frcs 525,135.48					6,071,982.30	6,597,117.78
1897	P. or 2,237,206.27	3,117,845.31	6,233,938.17	8,520,132.35	8,538,429.67	26,410,345.50	28,647,551.77
	Frcs 508,455.97					6,002,351.25	6,510,807.22
1898	P. or 2,056,688.04	3,255,898.30	5,829,121.40	8,662,573.40	8,219,590.89	25,967,183.99	28,023,872.03
	Frcs 467,429.10					5,901,632.70	6,369.061.80
1899	P. or 1,924,592.74	2.877,335.57	5,908,053.34	8,271,823.32	7,086,119.97	24,143,332.20	26,067,924.94
	Frcs 437,407.44					5,487,120.95	5,924,528.39
1900	P. or 1,612.592.87	2,701,672.82	5,575,192.25	8,660,508.46	7,115,261.32	24,052,634.85	25,665,227.72
	Frcs 366,498.38					5,466,507.93	5,833,006.31

ANNEXE III A LA RÉPONSE

AUX PREMIÈRE ET DEUXIÈME RÉCLAMATIONS

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
Chemins de fer Orientaux.

N° 1356 I 14

Constantinople, le 21 Octobre 1895.

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur d'accuser réception à Votre Excellence de la lettre qu'elle a bien voulu nous adresser le 30 Septembre/12 Octobre a. c. sub. N° 79,198×75, pour nous inviter à rétablir comme par le passé, les trains N°s 502-503 qui circulaient entre Salonique et Zibeftché.

En réponse, nous nous empressons de faire remarquer à Votre Excellence que la suppression de ces trains n'est nullement en contradiction avec la Convention à quatre de Vienne. Cette dernière concerne seulement les trains conventionnels journaliers Salonique-Vienne et retour (N°s 512-513/522-523), qui continuent à circuler sur nos lignes comme par le passé.

Nos trains directs 502/503, entre Salonique-Zibeftché, étaient des trains bi-hebdomadaires de jonction à Zibeftché aux 2 trains Serbes 202/201 Zibeftché-Nisch et retour en correspondance à Nisch avec les trains

A son Excellence

le Maréchal Hussein Tewfik Pacha,
Aide de Camp général de S. M. I. le Sultan,
Ministre du Commerce et des Travaux Publics.
Constantinople.

bi-hebdomadaires de luxe dits Orient-Express. La mise en vigueur de ces trains 502-202/201-503 date seulement du 1er Octobre 1893, tandis que les trains conventionnels 512-513 sont introduits depuis l'année 1888.

Dans l'espèce, l'initiative et la responsabilité de la suppression de ces trains de jonction bi-hebdomadaires 201-503/202-502 incombent exclusivement aux Chemins de fer de l'Etat Serbe. Ils ne nous ont jamais demandé notre assentiment préalable pour prendre cette décision, à laquelle nous nous sommes opposés dans la mesure du possible.

Nous étions donc forcés de supprimer ces trains ; mais nous sommes tout disposés à les réintroduire dès que les Chemins de fer Serbes auront rétabli les trains Nos 201 et 203 susindiqués.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre plus haute considération.

La Direction

(Signé :) GROSHOLTZ.

ANNEXE IV A LA RÉPONSE
AUX PREMIÈRE ET DEUXIÈME RÉCLAMATIONS
DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
Chemins de fer Orientaux.

N° 2[illegible] 1 14

Constantinople, le 28 Janvier 1903.

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que, suivant une communication reçue de notre IIe Inspection à Andrinople, notre gardien de la voie, Stéfan Christo, a été assassiné en service dans la soirée du 5 courant, au kilomètre 23,048 entre les stations de Moustafa-Pacha et Kadikeui.

Stéfan Christo reçut vers les 7 h. du soir l'avis des Trains d'un de ses camarades au kilomètre 22, et devait aller l'échanger avec le gardien Halil qui l'attendit en vain au kilomètre 25,500 pendant plusieurs heures.

Le lendemain matin notre surveillant de la voie, parti de Moustafa-Pacha en draisine, ne rencontrant pas le gardien Stéfan dans sa baraque au kilomètre 22, poursuivit sa route vers Kadikeui, lorsque tout-à-coup les ouvriers de la draisine découvrirent le cadavre de Stéfan gisant au point indiqué ci-dessus, à gauche de la voie, la gorge ouverte.

A Son Excellence Zihni Pacha,
Ministre du Commerce et des Travaux Publics.
Constantinople.

Sur le corps de la victime se trouvaient sa montre et sa bourse, ce qui donnerait à croire que le vol n'a pas été le mobile du crime.

Un couteau ensanglanté, piqué obliquement en terre a été trouvé à quelques centimètres d'éloignement du cadavre.

Les autorités du Vilayet ainsi que le Commissaire Impérial de Philippopoli, avisés immédiatement de la chose, ordonnèrent sur-le champ une enquête qui aurait abouti à l'arrestation de trois assassins qui sont des villageois de Tchirmen.

Sans vouloir insister plus que nous l'avons déjà fait dans des corespondances antérieures relatives à des faits regrettables analogues, sur les conséquences désastreuses qui pourraient résulter dans la circulation de nos trains sur des sections de ligne restant sans surveillance pendant toute une nuit ainsi que cela a été le cas en cette circonstance, nous ne pouvons cependant nous empêcher d'attirer à nouveau la bienveillante attention de Votre Excellence sur la nécessité et l'urgence qu'il y a à faire poursuivre, avec toute la rigueur voulue, des méfaits d'une telle gravité.

Pour l'édification de Votre Excellence nous allons nous permettre de Lui rappeler ci-dessus les attentats et assassinats perpétrés dans ces dernières années sur notre personnel et notamment nos gardiens de la voie.

Nos lettres N° 2867 I 14 du 12 Décembre 1900, 2900 I 14 du 4 Février 1901, 3022 I 14 du 15 Juin et 3088 I 14 du 23 Août 1901, Vous entretenaient, Monsiour le Ministre, plus particulièrement de l'insécurité qui régnait en général sur la ligne de Salonique à Démir-Kapou, mais aussi des menaces faites à notre chef d'équipe Athanasse Tano.

Par nos lettres 2749 I 14 du 21 Juillet et 2765 I 14 du 9 Août 1900, nous avons porté à la connaissance de Votre Excellence l'insécurité régnant alors sur la section de la ligne Kabakdjé—Baba-Eski, époque à laquelle plusieurs attentats et même des crimes furent perpétrés sur la personne de nos agents de la voie.

Des menaces ont été faites à notre surveillant de la voie à Plebetine par un certain Agouch Bey, fait relaté par notre lettre 3213 I 14 du 25 Janvier 1902.

Notre chef de station de Pristina fut également menacé par Tahir Agha (fils d'Agouch Bey), voir notre 3460 I 1 14 du 23 Octobre 1902.

Des coups de fusil ont été tirés sur une draisine le 2 Mai a. c., au kilomètre 300 entre Firousbey et Liplian, incident porté à la connaissance de Votre Excellence par notre lettre 3507 I 14 du 29 Décembre écoulé.

Voici enfin la relation des assassinats proprement dits commis sur la personne de trois de nos gardiens de la voie et d'un draisinier par ordre de date pendant ces quatre dernières années, dont nous avons, en son temps, informé le Département de Votre Excellence.

Le 6 Juin 1898, le gardien de la voie Bayezid a été trouvé assassiné dans sa baraque située au kilomètre 32.300 de la ligne Salonique-Uskub (voir notre lettre 2401 I 14 17. I. 99).

En date du 8 Septembre 1898 notre personnel du train 201 découvrit le cadavre du gardien de la voie Panayotti, gisant à proximité de la voie au kilomètre 70.700 près de Soufli, et dont l'enquête ordonnée à cet effet fit ressortir clairement que Panayotti avait été la victime d'un assassinat (voir lettre 2594 I 14 du 14 Décembre 1899).

Le 1er Avril de l'année dernière notre draisinier Maxim Jovan a été tué par deux Albanais, qui guettaient leur victime en gare de Firousbey-Verisovitz, au moyen de coups de fusil (voir notre lettre 3282 du 11. IV. 1902).

Au moment d'entrer dans sa baraque au kilomètre 359 entre Voutchirn et Mitrovitza, le 3 Septembre écoulé, notre gardien de la voie, Ali-Abdullah, fut mortellement blessé de deux coups de fusil que lui déchargea dans le dos un individu inconnu (voir notre lettre 3412 I 14 du 12 Septembre 1902).

En outre les attentats et assassinats suivants qui tous ont été commis sur nos gardiens, nous ont encore été signalés :

En Juillet 1898, effraction de la baraque du gardien kilomètre 162 entre Bademkeui et Tchataldja et vol d'un revolver et de linges appartenant au gardien.

Dans le courant du même mois des coups de fusil ont été tirés par trois Albanais sur notre chef d'équipe, Sakis Abdullah, de la ligne de Salonique.

Au mois d'Août de la même année le gardien, Stanki Stoyan, a été blessé grièvement par des coups de feu dans sa baraque au kilomètre 331 de la ligne de Salonique. Egalement dans le même mois et au kilomètre 165 de la même ligne, effraction de la baraque du gardien Peter Giza, et vol de son lit, de ses effets et armes.

En Décembre, le gardien Vassil a été maltraité et volé au kilomètre 15.800, entre Kadikeui et Andrinople.

En Mai 1899 le chef d'équipe Rédjib Hallil a été menacé au kilomètre 285.300 de la ligne de Salonique par trois Albanais, pour avoir renvoyé un ouvrier.

Au mois de Juillet de la même année le gardien Traiko Dimitri fut dévalisé au kilomètre 278.080 près de Koumanovo.

Pendant le même mois des menaces furent faites contre notre gardien Testan par un fermier albanais au kilomètre 317.321 de la ligne de Salonique.

En Septembre deux coups de fusil furent tirés au kilomètre 357.94 entre Vutchitrn et Mitrovitza contre le gardien de la voie.

En 1900 au mois d'Avril, le gardien de la voie posté au kilomètre 159,800 près de Tchorlou fut assassiné au moyen d'une hache. Le vol a été le mobile du crime.

Au mois de Mai de la même année, le gardien Hassan Jacob a été gravement blessé au bras gauche et au pied droit au kilomètre 46 entre Amatovo et Karasouli, par deux coups de fusil.

Le 3 Novembre des draisiniers ont trouvé le cadavre d'un homme assassiné au kilomètre 92,150 entre Guevgueli et Miroftché.

Suivant toute probabilité les criminels ont pris la victime pour le gardien de la voie, car neuf coups de fusil avaient été déchargés la veille sur la baraque du gardien, située au même endroit, sans cependant atteindre le gardien.

Enfin en Décembre de la même année, le gardien de la voie a été dévalisé au kilomètre 41 entre Moustafa-Pacha et Hébibtchévo.

Quelques-uns des cas susindiqués sont encore en traitement avec les autorités respectives, et nous attendons la suite donnée par ces dernières. Nous nous réservons de recourir, en temps voulu, à l'assistance de Votre Excellence pour la poursuite des criminels.

Ces meurtres et délits se renouvelant à tout instant, ne manqueront pas, à la longue, d'inspirer à nos gardiens une profonde méfiance sur la sécurité de leur propre vie. Les conséquences graves qui peuvent en résulter nous obligent, dans l'intérêt de la sauvegarde de nos agents, condition essentielle à une exploitation régulière du chemin de fer, à recourir à nouveau à l'intervention de Votre Excellence afin que ces agissements, contraires à la loi, soient réprimés et poursuivis avec la plus grande rigueur.

Nous saisissons cette occasion pour Vous renouveler, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre très haute considération.

La Direction

(Signé) : Gross.

ANNEXE V A LA RÉPONSE

AUX PREMIÈRE ET DEUXIÈME RÉCLAMATIONS

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
Chemins de fer Orientaux.

N° 1657 I 14.

Constantinople, le 11 Janvier 1897.

A Son Excellence Mahmoud Djellaleddin Pacha,

Ministre du Commerce et des Travaux Publics.

Monsieur le Ministre,

J'ai reçu communication de la lettre Ministérielle du 5/17 Octobre N° 84286×82, par laquelle le Département de Votre Excellence reproche à ma Compagnie de céder trop volontiers aux désirs exprimés par les Autorités de la Roumélie Orientale.

La susdite lettre vise notamment l'emploi de la langue bulgare dans les relations du personnel avec les voyageurs ainsi que le payement des frais de contrôle pour le réseau sis en Roumélie Orientale, frais que le Département de Votre Excellence m'invite à verser comme par le passé au Gouvernement Impérial Ottoman.

En dehors de ces deux points, sur lesquels des explications sont fournies plus bas, la susdite lettre émanée du Département de Votre Excellence ne mentionne aucun fait positif, mais se borne à dire que l'agent de ma Compagnie en Roumélie Orientale fait preuve à l'égard des Autorités locales d'une condescendance extraordinaire.

Quant à ce dernier point, Votre Excellence voudra bien reconnaitret que les agents de ma Compagnie ne font que servir très intelligemment les intérêts de ma Compagnie et ceux du Gouvernement Impérial Ottoman qui y sont si étroitement liés, en s'appliquant à maintenir de bonnes relations avec les autorités de la Roumélie Orientale. Ils n'encourraient un reproche légitime que si, dans la recherche de ce résultat, ils venaient à méconnaitre les droits ou les intérêts du Gouvernement Impérial, que ma Compagnie est disposée et résolue à respecter en toute circonstance. Je crois pouvoir affirmer qu'ils n'ont donné prise à aucune accusation de ce genre, et, si Votre Excellence a été saisie d'allégations contraires, je ne puis que La prier de m'en faire part en citant des faits précis et positifs, au lieu d'accusaiions générales que le vague de leurs termes empêche de discuter.

En ce qui concerne le premier point spécialement visé par la lettre Ministérielle du 5/17 Octobre 1896, je me permettrai de faire observer à Votre Excellence qu'il n'existe aucune disposition qui pourrait empêcher les agents de ma Compagnie de se servir, dans leurs rapports avec le public, de la langue que le public comprend ; bien au contraire toute exploitation régulière deviendrait impossible si ma Compagnie voulait défendre en Roumélie Orientale l'emploi de la langue bulgare, la seule que connaisse un bon nombre des habitants de cette province.

Je fais appel au sentiment d'équité de Votre Excellence pour La prier de bien vouloir reconnaître que, vu les circonstances de fait existant en Roumélie Orientale, ma Compagnie est matériellement obligée de laisser ses agents se servir, entre autres, de la langue bulgare.

Quant au payement des frais de controle pour le réseau sis en Roumélie Orientale, ma Compagnie soutient à ce sujet depuis plusieurs années une lutte des plus difficiles contre le Gouvernement de la Principauté Bulgare, qui ne cesse de réclamer le payement entre ses mains du dit droit kilométrique.

Je me permets à cet égard de rappeller ma lettre du 19 Juin dernier qui est restée sans réponse de la part de Votre Excellence et j'ajoute que, loin d'adhérer au désir exprimé par le Gouvernement

princier, comme Votre Excellence paraît le supposer, ma Compagnie, se basant sur la teneur précise de l'Article 21 du traité de Berlin ainsi que sur les dispositions de son Cahier des Charges et du Règlement spécial y annexé, a toujours refusé le payement demandé et a continué à verser les sommes en question entre les mains du Gouvernement Impérial Ottoman.

Or dans un Communiqué Ministériel, du 31 Août/12 Septembre 1896, dont copie est annexée à la présente, le Gouvernement princier revient sur sa réclamation injuste et profère envers ma Compagnie des menaces dont la portée se saurait échapper au Gouvernement Impérial Ottoman.

En effet, le Gouvernement de la Principauté de Bulgarie déclare expressément à ma Compagnie que, faute de payement des frais de contrôle, il se réserve de laisser à l'avenir les organes du chemin de fer dépourvus de tout appui, tant de la part du Commissaire princier que des Autorités administratives et policières et d'abandonner la ligne à la merci de la population.

Par ces menaces le Gouvernement princier entend obliger ma Compagnie à laisser se substituer un Commissaire princier bulgare au Commissaire Impérial Ottoman, tant pour ses attributions de service que pour les émoluments à percevoir. Plus récemment, au mois de Décembre dernier, le Gouvernement de la Principauté a retenu des sommes qu'il devait à ma Compagnie, pour se payer ainsi à lui-même, par voie de compensation, la redevance à laquelle il prétend indûment avoir droit.

Ma Compagnie, Monsieur le Ministre, tout en repoussant dans sa correspondance directe avec le Gouvernement princier les exigences de ce dernier, et tout en faisant ses réserves pour le procédé arbitraire et la forme comminatoire que le Gouvernement princier a cru utile d'adopter, vient s'adresser à Votre Excellence pour informer officiellement le Gouvernement Impérial Ottoman de la situation ainsi créée.

Elle rappelle également à l'attention de Votre Excellence le projet qui a été conçu par le Gouvernement de la Principauté de construire en Roumélie Orientale une ligne de chemin de fer parallèle

à celle qui est exploitée par ma Compagnie et uniquement destinée à détourner de celle-ci la plus grande partie de son trafic. Il appartient au Gouvernement Impérial propriétaire du réseau, d'en garantir à ma Compagnie, la paisible et régulière jouissance dans les données prévues par les Conventions en vigueur, et de ne point souffrir, par conséquent, l'exécution d'une ligne concurrente qui altérerait profondément les conditions essentielles de cette jouissance. Ma Compagnie fait, en ce qui la concerne, les plus grands efforts pour prévenir le danger qui la menace ; mais ces efforts n'ont été jusqu'ici, secondés en aucune manière par le Gouvernement Impérial, et elle doit laisser au Gouvernement toute la responsabilité des conséquences graves que pourra produire pour elle l'exécution de la ligne parallèle projetée par la Principauté.

En considération de ce qui vient d'être exposé, Votre Excellence ne voudra plus méconnaître la situation extrêmement difficile qui est créée à ma Compagnie en Roumélie Orientale, situation d'autant plus fâcheuse que ma Compagnie est privée de l'appui que le Gouvernement Impérial aurait à lui fournir et que, soit dans l'affaire des frais de contrôle, soit lorsqu'il s'est agi de tenir tête aux contestations concernant les terrains, soit en toute autre circonstance, le Gouvernement Impérial a négligé d'intervenir pour protéger ma Compagnie et même de répondre à ses communications.

Dans ces conditions, ma Compagnie s'attendait assurément à recevoir du Gouvernement Impérial, non pas des reproches, mais au contraire des félicitations et des remercîments pour avoir défendu jusqu'à ce jour les conventions existantes et les prérogatives du Gouvernement Impérial qu'elles garantissent. Elle est décidée, quoi qu'il en soit, à conserver cette attitude. Mais si, dans l'avenir, faute de l'appui qu'elle serait en droit d'attendre, elle se voyait effectivement obligée de s'incliner devant la contrainte et de faire au Gouvernement Bulgare des concessions quelconques, ma Compagnie déclare d'avance repousser toute responsabilité de ce chef et se réserve d'en faire retomber toutes les conséquences fâcheuses sur le Gouvernement Impérial Ottoman.

Veuillez etc. etc.

La Direction

(Signé :) GROSHOLTZ.

ANNEXE VI A LA RÉPONSE
AUX PREMIÈRE ET DEUXIÈME RÉCLAMATIONS
DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
Chemins de fer Orientaux.

N° 940.

Vienne, le 13 Juillet 1898.

A Son Excellence Mahmoud Djélaleddin Pacha,
Ministre du Commerce et des Travaux Publics.
Constantinople.

Monsieur le Ministre,

A diverses reprises, nous avons eu l'honneur d'appeler l'attention du Gouvernement Impérial sur un très grave danger qui menace à la fois Ses intérêts et ceux de notre Compagnie. Comme Votre Excellence ne l'ignore point, le Gouvernement de la Principauté de Bulgarie a formé le projet de construire une ligne de Chemin de fer partant deBellova ou de Sarambey, passant par Philippopoli et aboutissant à Yeni-Zara ou à Yamboli, de manière à enlever à la ligne de Bellova à Tirnova et à diriger sur Bourgas la plus grande partie de son trafic. Les travaux de ce nouveau chemin de fer sont déjà adjugés; l'exécution en est commencée et, si elle n'est arrêtée à bref délai, un préjudice irréparable sera causé à l'exploitation du réseau donné à bail par le Gouvernement Impérial à notre Compagnie.

Il ne semble point, malheureusement, que, malgré nos avertissements et nos instances, cette situation si critique ait éveillé la solli-

citude du Gouvernement Impérial. Il n'a rien fait pour mettre obstacle, d'une façon quelconque, au projet de la Principauté de Bulgarie. Bien qu'ayant le droit d'intervenir, bien qu'obligé envers notre Compagnie à écarter d'elle le péril de la construction de la ligne parallèle, le Gouvernement Impérial conserve une attitude passive dont l'effet inévitable sera, si elle se prolonge, de Le mettre Lui-même et de nous placer, à brève échéance, en présence d'un fait accompli.

Réduite ainsi à ses seuls efforts, notre Compagnie a fait tout ce qu'elle a pu pour retarder le plus possible l'exécution de la ligne projetée ; mais nous sommes arrivés à un moment où ces retards ne sauraient se prolonger davantage, et où le devoir absolu s'impose de rechercher, fût-ce au prix de certains sacrifices, l'établissement d'une entente avec le Gouvernement de la Principauté, de manière à éviter l'éventualité ruineuse en face de laquelle nous nous trouvons. Dans cet ordre d'idées certaines propositions nous ont été adressées déjà par la Principauté. Nous avons, jusqu'ici, refusé d'entrer en discussion à ce sujet sans le concours du Gouvernement Impérial, comptant toujours que le Gouvernement voudrait bien user de Sa haute autorité pour garantir notre Compagnie contre une concurrence aussi désastreuse qu'illégitime. Comme cet espoir continue à ne se point réaliser, comme le Gouvernement Impérial ne donne aucune suite pratique et n'adresse même aucune réponse aux démarches pressantes prodiguées par nous auprès de Lui, comme il ne fait aucune opposition efficace aux projets de l'administration bulgare, nous nous voyons contraints d'opter entre la ruine des intérêts dont nous avons la garde, et l'exercice d'une liberté d'action dont nous ne nous étions abstenus d'user jusqu'à ce jour que par déférence envers le Gouvernement Impérial et par confiance dans Sa protection.

Nous nous permettons en conséquence d'inviter Votre Excellence à vouloir bien désigner, dans le plus bref délai possible, un ou plusieurs délégués chargés d'examiner, de concert avec ceux de notre Compagnie, et éventuellement avec ceux de la Principauté, les diverses combinaisons auxquelles il pourrait être recouru pour éviter, d'accord avec l'administration bulgare, la construction de la ligne parallèle. Nous prenons la liberté d'ajouter que, s'il convenait davantage

au Gouvernement Impérial de ne point intervenir dans ces négociations, il ne nous resterait d'autre parti à prendre que de céder aux demandes réitérées du Gouvernement Bulgare et d'engager nous-mêmes ces négociations, au mieux des intérêts communs, tout en tenant, bien entendu, Votre Excellence au courant de la marche des pourparlers. En persistant dans l'inaction où il s'est renfermé jusqu'ici, le Gouvernement Impérial ne ferait en effet que rendre plus évidente et plus pressante pour nous la nécessité d'employer à Son défaut et sous Sa responsabilité, tous les moyens propres à conjuger un péril contre lequel il Lui appartenait de nous défendre.

En nous référant d'ailleurs aux diverses communications que nous avons déjà eu l'honneur d'adresser au Gouvernement Impérial au sujet de cette même affaire, et notamment à notre acte du 23 Octobre 1897, nous prions Votre Excellence de nous faire parvenir une réponse au plus tard jusqu'au 31 du mois courant et de vouloir bien agréer l'assurance de notre haute considération.

Le président du conseil d'administration.

(Signé :) Oswald Comte Thun-Salm.

CONVENTION

ENTRE LE GOUVERNEMENT PRINCIER BULGARE

ET LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

Article 6.

Le Gouvernement Princier renonce formellement, pour une période de 25 années à partir de ce jour, à construire, faire ou laisser construire toute ligne parallèle ou concurrente à celles qui sont actuellement exploitées par la Compagnie ou qui seront exploitées par elle en vertu des présentes.

Il est notamment entendu que le Gouvernement s'engage à ne construire, à ne faire ou laisser construire aucune ligne qui relierait entre elles, directement ou indirectement, deux localités situées sur le parcours ou à moins de 40 kilomètres du parcours de la ligne de Vakarell à Moustapha-Pacha, de celle de Tirnova Samenli à Bourgas, de celle de Tchirpan à Nova-Zagora ou de toute autre ligne pouvant être construite en vertu des présentes.

Article 13.

Tout en reconnaissant que la Compagnie est tenue d'exploiter ses lignes de Bellova à Moustapha Pacha et de Tirnova Samenli à Jamboli sur l'unique base de ses conventions avec le Gouvernement Impérial Ottoman, notamment de la Convention d'exploitation du 18 Mai 1872, accompagnée du Cahier des Charges de l'exploitation avec annexes A,

B, C, D, ainsi que de la Convention additionnelle du 10/22 Décembre 1885, le Gouvernement Princier a demandé et obtenu de la Compagnie les concessions spécifiées dans les Articles ci-après.

Article 14.

La Compagnie renonce, pour le passé et pour la durée de 25 ans à partir du jour où l'approbation de la présente convention aura été promulguée, à faire usage vis-à-vis du Gouvernement Princier du droit qui lui est reconnu de réclamer une rétribution spéciale pour le transport effectué dans le wagon-poste des groups, articles de finance, colis postaux etc.

Il en sera de même pour le service de la poste sur la ligne Tchirpan à Nova-Zagora par Stana-Zagora.

Article 15.

La Compagnie renonce à l'application, sur les lignes désignées à l'Article 13 des présentes, du tarif de sa Concession et introduira, à partir du jour où l'approbation de la présente convention aura été promulguée, sur les susdites lignes, les taxes et conditions actuelles du tarif régulier à quatre (tarif conventionnel ordinaire) pour tous les articles énumérés dans ce tarif. Les taxes ainsi établies constitueront un maximum que la Compagnie ne pourra dépasser ; mais elle pourra les réduire à toute époque pour l'ensemble ou seulement pour quelques-unes, pour tout ou partie de ses lignes ainsi que pour une ou plusieurs expéditions. Les tarifs une fois abaissés pourront être relevés dans la limite du maximum mais seulement trois mois après avoir été appliqués et après un avertissement préalable d'un mois.

La Compagnie s'engage en outre à développer, suivant les besoins, le système des tarifs spéciaux pour encourager l'exportation des principaux produits agricoles et industriels du pays.

Aussitôt après que l'approbation de la présente Convention aura été promulguée, les deux parties contractantes nommeront des délégués qui devront de commun accord étudier les mesures propres à déve-

lopper le trafic sur les lignes de l'Etat Bulgare, et sur celles exploitées par la Compagnie et désignées à l'Article 13 des présentes.

Article 16.

Tant sur la ligne dont il est parlé à l'Article 1 que sur la ligne de Bellova à Moustapha-Pacha et sur celle de Tirnova-Samenli à Jamboli, la Compagnie accorde pour l'avenir, et ce à partir du jour où l'approbation de la présente convention sera promulguée, une réduction de 35 % du tarif dont il a été parlé à l'Article précédent en faveur des produits énumérés dans l'Article 2 de la loi du 20 Décembre 1894 sur l'encouragement de l'industrie locale et provenant des établissements industriels déterminés à l'Article 1 de ladite loi. Cette réduction s'appliquera aux établissements industriels fondés depuis le 20 Décembre 1894, date de la promulgation de la susdite loi, ou qui seront fondés à partir de ce jour en Bulgarie, étant entendu que chaque établissement en profitera pendant dix années à partir de sa fondation.

La Compagnie sera tenue à consentir à ce que des voies industrielles soient raccordées à ses stations, sans que ces raccordements puissent occasionner des frais à la Compagnie, ou qu'il puisse en résulter un inconvénient quelconque direct ou indirect pour le service de la station de raccordement, service dont la Compagnie restera exclusivement chargée.

Article 17.

A partir du jour où l'approbation de la présente convention aura été promulguée, les militaires ou marins expédiés par le Gouvernement Princier isolément ou en corps pour le service ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié du tarif dont il est parlé à l'Article 15 sur les lignes de Bellova à Moustafa-Pacha et de Tirnova-Samenli à Jamboli.

Article 18.

L'exemption des impôts de toute espèce dont jouissent le sol,

fonds ou revenu du Chemin de fer en vertu de l'Article 27 du Cahier des Charges du 18 Mai 1872, ne pourra pas être invoquée par la Compagnie pour le revenu des terrains ou bâtiments qu'elle aurait donnés en location à de tierces personnes pour des usages ne se rattachant ni directement ni indirectement à l'exploitation de ses lignes

L'exemption de tout droit de timbre ou autre quelconque dont jouit la Compagnie à l'égard de certains actes en vertu de l'alinéa 2 de l'Article 27 du susdit Cahier des Charges, ne pourra pas être invoquée par les tierces personnes qui contracteraient avec la Compagnie, ces dernières restant astreintes au paiement des droits réglementaires de toute nature

.....

RÉPONSE

A LA TROISIÈME RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

PORT DE SALONIQUE. - JONCTION DES VOIES FERRÉES.

Cette réclamation du Gouvernement correspond à la deuxième demande formulée par la Compagnie.

Dans les explications qu'elle a fournies à l'appui de cette demande, la Compagnie a démontré son droit à l'exploitation du tronçon de chemin de fer destiné à relier sa station actuelle de Salonique avec le quai récemment construit, ainsi que des voies établies sur ce quai.

Le Gouvernement demande à MM. les Arbitres de déclarer que « la Compagnie d'Exploitation est mal fondée dans son opposition au » raccordement par la Compagnie du port de ses voies avec les lignes » du chemin de fer Salonique-Zibeftché et, à plus forte raison, avec » celles de Salonique-Monastir et de Salonique-Dédéagatch, et que » tous ces raccordements seront exécutés et exploités par la Compa- » gnie du port ».

Pour éviter toute confusion, il convient d'examiner séparément la partie de cette demande qui concerne le raccordement avec la

ligne donnée à bail à la Compagnie (Salonique-Zibeftché), celle qui concerne le raccordement avec la ligne de Salonique-Dédéagatch, et celle qui se rapporte au raccordement avec la ligne de Salonique-Monastir.

I

RACCORDEMENT AVEC LA LIGNE DE SALONIQUE-ZIBEFTCHÉ

Le Gouvernement Impérial, suivant ses conclusions, « ignore les « raisons sur lesquelles la Compagnie se fonde » pour prétendre avoir droit à l'exploitation du raccordement de sa ligne actuelle avec le port, « son prétendu droit à cette exploitation ne pouvant se baser « sur aucune des dispositions des conventions existantes ».

En s'exprimant ainsi, le Gouvernement a sans doute perdu de vue les nombreuses communications qui lui ont été adressées par la Compagnie au sujet du raccordement du port de Salonique, et dont les principales sont rappelées dans les conclusions relatives à la deuxième demande de la Compagnie et reproduites dans les annexes de ces conclusions. Il a oublié spécialement l'acte qui lui a été signifié à la requête de la Compagnie le 2 Novembre 1900 (Pièces générales, page 98) et où la Compagnie invoque l'article 12 de la convention d'exploitation de 1872 à l'appui de son droit à l'exploitation du raccordement.

Comme on l'a exposé en détail à l'occasion de la deuxième demande de la Compagnie, l'article 12 de la convention d'exploitation impose au Gouvernement la construction *du port de la station de Salonique* et d'un quai *devant la station de Salonique*. Il résulte avec évidence de ces dispositions que la stipulation du contrat ne serait pas exécutée, si le port et le quai étaient reliés à la ligne de la Compagnie par un tronçon de chemins de fer dont un tiers aurait l'exploitation. Ce serait d'ailleurs une situation contraire aux plus simples notions du bon sens et sans doute unique au monde que celle d'une exploitation de chemins de fer desservant une ligne

dont un grand port de commerce serait la tête, mais s'arrêtant à quelques centaines de mètres de ce port, avec interposition d'une autre Société. Ce qui achève de ne laisser aucun doute sur la volonté qu'ont eue les parties de ne point organiser un régime aussi étrange, c'est que, tant en 1872 qu'en 1887, le Gouvernement a approuvé les plans (annexe 4 des conclusions concernant la deuxième demande et annexe 2 des conclusions concernant la quatrième demande de la Compagnie), où figurait le tracé du raccordement traversant un terrain compris dans le domaine de la Compagnie aux termes du bornage officiel. Il serait inutile d'entrer ici dans de longs développements sur ce point (1). On se borne à renvoyer aux conclusions de la Compagnie et à la consultation délivrée par M. Bétolaud (Pièces générales, pages 155 à 159).

La Compagnie est donc absolument dans son droit en s'opposant à ce que le raccordement soit établi par un tiers agissant, non pas comme un simple entrepreneur chargé *de la construction* de ce tronçon de ligne, mais comme un concessionnaire se prétendant investi du droit *de l'exploiter*, ce qui est le cas de l'Administration de la Liste Civile et du tiers qu'elle s'est substitué.

Si le Gouvernement Impérial prétendait que l'article 12 de la convention d'exploitation du 18 Mai 1872 n'est plus en vigueur comme ayant été abrogé, soit par celle du 10/22 Décembre 1885, soit par l'arbitrage de 1880/1889, il suffirait de renvoyer, pour réfuter cette prétention, aux longues explications données dans les conclusions relatives à la première demande de la Compagnie (pages 10 à 24). En ce qui concerne spécialement la question dont il s'agit ici, on se contente de rappeler

1) que le plan de bornage, reconnaissant le droit de la Compagnie sur le terrain que traverse le raccordement est *postérieur de deux ans* à la convention du 10/22 Décembre 1885, et que par conséquent le Gouvernement, en approuvant ce plan, ne considérait

(1). — Il aurait été intéressant, à titre de simple information, de connaître les termes de la concession donnée par le Gouvernement à l'Administration de la Liste Civile; mais cette concession a été tenue absolument secrète et le Gouvernement ne semble pas disposé à la produire dans le débat actuel.

certainement pas l'article 12 de la convention de 1872 comme abrogé et la Compagnie comme n'ayant plus droit au raccordement;

2) que les arbitres de 1888, par une sentence unanime du 23 juin (annexe 10 des conclusions relatives à la quatrième demande de la Compagnie), ont reconnu le droit de la Compagnie sur le terrain dont il s'agit, confirmant ainsi les plans de 1872 et de 1887;

3) que le Gouvernement invoquerait en vain la chose jugée pour combattre le droit de la Compagnie à l'exploitation de la ligne de raccordement; qu'en effet cette exception de chose jugée, inadmissible en tout état de cause même quand on l'oppose à la demande de dommages et intérêts pour retard dans l'exécution de l' article 12 (ainsi qu'on l'a démontré ailleurs), est en outre d'une application tout spécialement impossible dans l'espèce actuelle, puisque la demande de remise de l'exploitation du raccordement n'a pas même été formulée dans l'instance arbitrale de 1888-1889.

Dans ses conclusions actuelles, le Gouvernement reprend un argument dont il s'était déjà servi en 1895 (voir sa lettre du 24/5 Septembre et la réponse de la Compagnie du 9 Septembre suivant, annexes 11 et 12 des conclusions relatives à la deuxième demande de la Compagnie). Il invoque les articles 29, 30 et 31 du Cahier des charges de 1872, d'après lesquels le Gouvernement a le droit « d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embran- « chant sur le chemin concédé comme ramifications ou prolonge- « ments, sans que la Compagnie puisse s'y opposer ni prétendre à aucune indemnité ».

A cet argument, la Compagnie a déjà répondu par les conclusions relatives à sa deuxième demande (page 9) et par la production de la consultation de M. Bétolaud (Pièces générales, page 157). Les articles 29 à 31 du Cahier des charges sont sans aucune application possible à l'espèce actuelle. Le droit du Gouvernement de concéder à des tiers des embranchements ou prolongements des lignes louées à la Compagnie n'est pas contestable et n'a jamais été contesté. Ainsi, le Gouvernement en a fait usage, sans la moindre difficulté, le jour où il a autorisé la Société de jonctions à embrancher ses lignes, à Feredjik et à Karasuli, sur celles de la Compa-

gnie, et celle-ci, conformément à l'article 30 du Cahier des charges, s'est très volontiers entendue avec la Société de jonction pour fixer les points de raccordement et assurer le service d'une ligne à l'autre. De même, si le Gouvernement vient à concéder à une autre Compagnie le prolongement de la ligne actuelle au delà de Mitrowitza, il n'y aura aucun obstacle à cette concession ni à la jonction de la nouvelle ligne avec l'ancienne. Mais il ne s'agit ici de rien de pareil. Le tronçon de quelques centaines de mètres qui réunira la station actuelle de Salonique au port et au quai, n'est pas une ligne dont le Gouvernement ait le droit de disposer. Ce tronçon est compris dans le bail de la Compagnie, en vertu de l'article 12 de la convention d'exploitation et des plans approuvés. Ce que le Gouvernement a fait en concédant à l'Administration de la Liste Civile ou à un tiers le chemin de fer en question et les voies du quai, ce n'est pas la concession d'un prolongement des lignes louées à la Compagnie, c'est la concession *d'une ligne déjà louée antérieurement à la Compagnie et comprise dans son réseau.* Ce contre quoi la Compagnie proteste, ce n'est pas le raccordement d'un embranchement ou prolongement régulièrement concédé à un tiers, c'est une tentative de dépossession d'une section du chemin de fer dont elle est *elle-même* locataire. Les articles 29 à 31 du Cahier des charges sont, comme on le voit, de tout point étrangers au présent litige, en ce qui concerne le raccordement du quai avec la ligne de Salonique à Zibeftché.

Ce n'est pas, du reste, la première fois que s'élève une contestation de ce genre entre le Gouvernement Impérial et la Compagnie. Celle-ci avait droit, en vertu de l'article 1 du contrat d'exploitation du 18 Mai 1872, à l'exploitation du raccordement de la ligne de Salonique à Mitrowitza avec le réseau serbe. Procédant à l'égard de ce raccordement comme il l'a fait plus récemment à l'égard de la voie de jonction avec le quai de Salonique, le Gouvernement l'avait concédé à une autre Société, sans tenir compte des droits de la Compagnie. La question a été soumise à l'arbitrage constitué en 1888, et les arbitres ont décidé, par sentence du 3 Juillet 1888 (voir l'annexe de la présente réponse), que la Compagnie avait droit à l'exploitation de l'embranchement.

Indépendamment du droit que possède la Compagnie à l'exploitation de la jonction avec le quai, elle avait un autre motif non moins plausible pour protester contre l'exécution du raccordement : c'était le droit qui lui appartient sur le terrain que ce raccordement doit traverser. Mais comme ce motif s'applique également au raccordement projeté avec la ligne de Salonique-Dédéagatch, on se borne à renvoyer, sur ce point, aux explications qui vont suivre.

II

RACCORDEMENT AVEC LA LIGNE DE SALONIQUE-DÉDÉAGATCH.

En ce qui touche ce second raccordement, la situation n'est pas exactement la même que pour celui dont il vient d'être parlé. La Compagnie a, comme elle l'a établi, un droit à l'exploitation de la voie du quai et du raccordement de cette voie avec sa propre ligne; elle n'a élevé et n'élève aucune prétention à l'exploitation du raccordement rejoignant la ligne de Salonique-Dédéagatch.

En considérant les croquis annexés sous le N° 3 aux conclusions concernant la deuxième demande et sous le N° 4 aux conclusions concernant la quatrième demande de la Compagnie, on voit que le raccordement de la ligne Salonique-Dédéagatch (tracé jaune) s'embranche, à une petite distance du quai, sur celui de la ligne Salonique-Zibeftché (tracé rouge). La Compagnie n'ayant aucun droit spécial sur l'exploitation du premier de ces deux raccordements, on se trouve bien, cette fois, en présence d'un cas régi par les articles 29 à 31 du Cahier des charges du 18 Mai 1872 que le Gouvernement invoquait à tort au sujet du second.

Par suite, la protestation que la Compagnie a formulée et qu'elle maintient contre l'exécution du raccordement avec la ligne de Salonique-Dédéagatch, ne repose nullement sur la méconnaissance d'un droit qu'elle aurait à l'exploitation de ce raccordement, mais sur les raisons suivantes :

1) D'après l'article 30 du Cahier des charges, « la Compagnie » concessionnaire des embranchements et prolongements et celle de » la ligne principale devront s'entendre, afin que la circulation ne » soit pas interrompue aux points d'embranchement, mais soit au » contraire continuée de l'une à l'autre ligne, et réciproquement ».

Par application de cet article, étant donné que l'exploitation de la voie du quai et de son raccordement avec la station actuelle de la ligne de Salonique-Zibeftché (tracé rouge) appartient de droit, comme on l'a établi, à la Compagnie d'Exploitation des Chemins Orientaux, cette Compagnie a à s'entendre avec le concessionnaire de l'embranchement se dirigeant vers la ligne de Salonique-Dédéagatch (tracé jaune des croquis ci-dessus mentionnés).

Quel est ce concessionnaire? Vraisemblablement la Compagnie du port, d'après l'article 10 du Cahier des charges d'exploitation du port (voir l'annexe 2 des conclusions relatives à la deuxième demande de la Compagnie). Cette Compagnie n'a pas droit, on l'a vu, à l'exploitation de la voie du quai et de son raccordement avec la ligne de Salonique-Zibeftché (tracé rouge); mais la Compagnie soussignée n'a ni qualité ni titre pour lui contester l'exploitation du raccordement avec Salonique-Dédéagatch (tracé jaune du croquis). Tout ce que l'on peut faire observer à ce sujet, c'est qu'il serait bien peu rationnel d'interposer, entre le raccordement exploité par la Compagnie des Chemins Orientaux et la ligne Salonique-Dédéagatch, exploitée par la Société concessionnaire de cette ligne, un petit tronçon de 300 mètres environ exploité par une troisième Compagnie. Mais cette question ne concerne pas la Compagnie soussignée. Quelque soit l'exploitant du raccordement Salonique-Dédéagatch, elle est toute prête à négocier et à conclure avec cet exploitant l'accord prévu par l'article 30 du Cahier des charges. Si cet accord n'a pas été conclu jusqu'ici, c'est par le fait du Gouvernement, qui conteste à la Compagnie soussignée le droit à l'exploitation de la voie du quai et du raccordement (tracé rouge) avec sa propre station. Aussi longtemps que le Gouvernement gardera cette attitude, et que la Compagnie du port considérera la Compagnie d'Exploitation comme dénuée de tout droit sur le raccordement de son propre réseau avec le

quai, l'accord exigé par l'article 30 sera impossible, par le fait du Gouvernement. Mais cet obstacle disparaîtra dès que MM. les Arbitres auront adjugé à la Compagnie le bénéfice des conclusions prises par elle sur les chefs 1 et 2 de sa deuxième demande.

2) Alors même que la Compagnie d'Exploitation n'aurait pas eu, pour s'opposer à la jonction de la ligne Salonique-Dédéagatch avec son propre raccordement et la voie de quai, le motif qui est tiré de l'article 30 du Cahier des charges et qui vient d'être indiqué, elle aurait eu à protester contre le tracé adopté par la jonction, parce que ce tracé emprunte, sous aucune entente préalable avec elle, une partie d'un terrain donné à bail à la Compagnie.

On a vu, par les conclusions relatives à la quatrième demande de la Compagnie, qu'elle a été dépossédée par la force d'un immeuble considérable situé entre la station de Salonique et le port, immeuble formellement attribué à la Compagnie par le plan de 1872 et par le bornage de 1887. On a vu également qu'une sentence arbitrale du 23 Juin 1888 a reconnu le droit de la Compagnie sur le terrain dont il s'agit et que, au mépris de cette sentence, elle n'en a pas encore été mise en possession. Or, le tracé projeté pour le raccordement de la ligne Salonique-Dédéagatch (tracé jaune) emprunte une partie de ce terrain (voir l'emplacement rayé du vert dans le croquis ci-dessus mentionné, annexe 4 des conclusions relatives à la quatrième demande de la Compagnie), et cela en vertu d'une simple décision du Gouvernement, sans aucun accord avec la Compagnie.

Dans ces conclusions, le Gouvernement affirme que le terrain « appartient à la Liste Civile, qui a le droit d'en jouir librement « et d'en tirer le profit voulu dans l'intérêt général ». Cette affirmation, déjà présentée aux arbitres de 1888, a été écartée par eux. La Compagnie se réfère, sur ce point, aux observations présentées par elle à l'appui de sa quatrième demande. Elle se borne à rappeler ici, en réponse aux conclusions du Gouvernement, qu'elle était et est incontestablement fondée à protester contre l'exécution d'un raccordement que le Gouvernement prétend faire passer, sans entente avec elle, à travers un terrain compris dans le domaine du chemin de fer qui lui a été donné à bail.

Le Gouvernement ajoute que, « à supposer par impossible que » ces terrains fassent partie du domaine du chemin de fer que la » Compagnie exploite, il n'en est pas moins certain qu'ils sont ab- » solument inutiles à son service et qu'ils peuvent être traversés » pour le raccordement qui est un travail nécessaire, au premier » chef, dans l'intérêt public ».

La première de ces deux allégations est en contradiction avec la sentence arbitrale de 1888, qui a reconnu la grande utilité future du terrain pour la Compagnie, et avec la réalité des faits. L'emplacement enlevé à la Compagnie par l'Administration de la Liste Civile lui aurait été, dans le passé, extrêmement utile ; il le sera encore davantage maintenant que le port est ouvert et qu'il faudra installer, dans son voisinage immédiat, les nombreuses voies et accessoires indispensables pour le trafic d'une grande gare maritime. Quant à la prétention du Gouvernement de pouvoir établir le raccordement de sa propre autorité, sans accord avec la Compagnie, à raison du caractère d'intérêt public offert par ce travail, elle manque de tout fondement juridique. Alors même que le raccordement avec la ligne de Salonique-Dédéagatch devrait emprunter le terrain indûment détenu par la Liste Civile et réclamé par la Compagnie, il y aurait un moyen tout naturel de procéder : celui que les conclusions du Gouvernement indiquent elles-mêmes et qui est employé en tout pays pour assurer l'exécution d'un travail d'intérêt général, l'expropriation pour cause d'utilité publique moyennant une juste et *préalable* indemnité Quant à l'occupation de l'immeuble sans accord avec celui qui a droit à sa jouissance et sans expropriation régulière, elle n'a que le caractère d'une simple voie de fait.

III

RACCORDEMENT AVEC LA LIGNE DE SALONIQUE-MONASTIR.

Tandis que la ligne de Salonique-Dédéagatch possède une gare spéciale, tout-à fait distincte de celle des Chemins Orientaux, il n'en est pas de même de celle de la Compagnie Salonique-Monastir. Celle-ci a conclu en 1893 avec la Compagnie soussignée un arrangement aux termes duquel la station actuelle des Chemins Orientaux sert également de tête de ligne au chemin de fer de Monastir: les deux voies se séparent l'une de l'autre à quelques certaines de mètres de la gare. Il n'est pas exact de dire, comme le font les conclusions du Gouvernement, que la gare de Salonique-Zibeftché « appartient, au même titre, à la Compagnie Salonique-Monastir » : elle n'appartient qu'à la Compagnie des Chemins Orientaux ; mais celle-ci en a concédé l'usage commun, avec l'assentiment du Gouvernement Impérial, en se réservant à elle seule le droit d'administration.

Par suite de communauté d'usage de la gare de Salonique, le raccordement de la ligne de Salonique-Monastir se confond avec celui de la ligne des Chemins Orientaux. Le raccordement du quai avec la ligne de la Compagnie soussignée, raccordement à l'exploitation duquel elle a seule droit, ainsi qu'on l'a démontré ci-dessus sous le N° 1 et dans les conclusions concernant la deuxième demande de la Compagnie, desservira en même temps, par la force des choses, la ligne de Monastir, comme il desservirait tout autre chemin de fer s'embranchant sur la ligne de Salonique à Zibeftché.

On a démontré, par ce qui précède, combien la Compagnie d'Exploitation était fondée à protester contre l'exécution des raccordements, dans les conditions où le Gouvernement Impérial voulait y procéder.

Dèslors, la demande des dommages et intérêts à fixer par état du chef des retards apportés à cette exécution, ainsi que celle d'une astreinte de 1000 francs par jour pour tout retard ultérieur, tombent d'elles-mêmes. C'est au contraire la Compagnie qui, ainsi qu'elle l'a établi ailleurs, est en droit de réclamer des dommages et intérêts, du chef du préjudice que le Gouvernement lui a causé en ne la mettant pas en possession du raccordement et des voies de quai auxquelles elle avait droit. Cette réclamation est d'autant plus justifiée que, dès le 23 juin 1896, la Compagnie avait demandé la constitution du tribunal arbitral et que, pendant plus de cinq années, contrairement à l'article 35 du Cahier des charges, le Gouvernement a laissé cette demande sans aucune suite, et même sans réponse.

Par ces motifs, et tous autres à suppléer,

la Compagnie d'Exploitation conclut à ce qu'il plaise à MM. les Arbitres,

Déclarer non fondée la troisième réclamation du Gouvernement Impérial, concernant le port de Salonique et la jonction des voies ferrées, l'en débouter,

Et condamner le Gouvernement aux dépens.

Sous toutes réserves de modifier et compléter, s'il y a lieu, les présentes conclusions.

(Signé :) Gross.

ANNEXE

A LA RÉPONSE A LA TROISIÈME RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

SENTENCE DU TRIBUNAL ARBITRAL

en date du 3 Juillet 1888.

20e RÉCLAMATION DE LA COMPAGNIE.

Droit de préférence.

NOUS ARBITRES,

Vu les conclusions des parties, les observations écrites fournies en réponse et toutes pièces à l'appui; ouï les mandataires des parties en leurs observations orales et après en avoir délibéré;

Attendu que la Compagnie demande aux arbitres de condamner le Gouvernement à lui payer:

1° 5,576,000 francs à titre de dommages-intérêts pour ne pas lui avoir confié la construction des lignes de jonction, avec les intérêts légaux à dater de ce jour,

2° 5,000 francs par kilomètre et par an depuis le 26 février 1888 jusqu'au jour où la Compagnie sera entrée en possession de l'exploitation des deux lignes de jonction de Bellova à Vakarel et d'Uskub à Vranja, à titre de dommages-intérêts pour le préjudice causé à la Compagnie en confiant à un tiers l'exploitation de ces lignes;

Qu'elle demande, en outre, de lui donner acte de réserves qu' elle formule à raison de la non-communication des plans et projets desdites lignes, des défauts de leur tracé, de leur profil, de leur type et de leur exécution ;

Attendu que le Gouvernement conclut au rejet de ces réclamations en se basant: *a) quant à la construction*, sur ce que le droit de préférence portait, non sur les jonctions réalisées, mais sur une ligne *f* partant des environs de Pristina ; sur ce que la Compagnie aurait, le 4 novembre 1884, renoncé au droit de préférence ; sur ce qu'enfin la Compagnie n'aurait, au prix offert par elle, réalisé aucun bénéfice sur la construction ; *b) quant à l'exploitation*, sur ce que le bail de la Compagnie est résiliable ; sur ce que la convention de 1872 ne prévoyait pas l'exploitation de la ligne d'Uskub à Vranja ; sur ce qu'enfin l'ouverture de la ligne n'avait pas encore eu lieu à l'époque du dépôt des conclusions ;

Attendu que la demande de résiliation n'est pas de nature à priver la Compagnie de ses droits pour le passé, et que, pour l'avenir, les arbitres n'ont pas à préjuger la décision à intervenir sur ce point ;

Attendu que le droit de la Compagnie à l'exploitation des lignes de jonction résulte du contrat de 1872 ;

Que le tronçon de Bellova à Vakarel et celui d'Uskub à Vranja rentrent, en effet, dans les lignes prévues à l'article 1er de ce contrat ; qu'il importe peu que, sur les territoires actuels de la Bulgarie et de la Serbie, la ligne brisée partant de Sarembey pour aboutir à Uskub ait Nisch, au lieu de Sophia, pour sommet de l'angle qu'elle forme ; qu'elle n'en reste pas moins la ligne de jonction entre les deux parties du réseau exploité par la Compagnie, et que l'intention des parties contractantes en 1872 a été de donner à celle-ci l'exploitation de cette ligne de jonction pour autant que cela dépende du Gouvernement Ottoman ;

Mais attendu que la ligne de Bellova-Vakarel n'est pas encore ouverte et que celle d'Uskub à Vranja ne l'était pas au moment où les conclusions ont été déposées ; qu'il n'appartient pas aux arbi-

tres d'allouer des dommages-intérêts pour un dommage postérieur à la formation du contrat judiciaire et qu'ils n'ont d'ailleurs pas les éléments nécessaires pour en évaluer l'importance;

Attendu que la seule ligne pour la construstion de laquelle la Compagnie eût un droit de préférence, est «la jonction de ses lignes «de Roumélie avec celles de Serbie», c'est-à-dire la ligne de Bellova à Tsaribrod ou, pour ce qui concerne le Gouvernement Ottoman, le tronçon de Bellova à Vakarel;

Que le Gouvernement ne pouvait priver la Compagnie de ce droit de préférence en adjugeant en bloc ce tronçon et celui d' Uskub à Vranja à un autre entrepreneur; mais que la Compagnie, par la lettre adressée le 4 novembre 1884 au Gouvernement, a renoncé à exercer son droit de préférence;

Attendu qu'il y a lieu de donner acte à la Compagnie de ses réserves et de réserver les dépens jusqu'à la fin des opérations de l'arbitrage;

Par ces motifs,

Donnons acte à la Compagnie des réserves précitées, disons qu' elle a droit à l'exploitation des lignes d'Uskub à Vranja et de Bellova à Vakarel, réservons ses droits à des dommages-intérêts depuis l'ouverture de ces lignes, déboutons la Compagnie de toutes autres conclusions, réservons les dépens.

Ainsi fait et jugé le 3 juillet 1888.

Et avons signé:

(Suivent les signatures, avec, pour Vahan Effendi, la mention: dissident, en ce qui concerne le droit d'Exploitation de la Compagnie).

RÉPONSE

A LA

4ème RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

TRANSPORTS MILITAIRES.

L'Article 14 du Cahier des Charges, reproduit au début de l'Exposé du Gouvernement, porte que, lorsque le Gouvernement aura besoin d'expédier des troupes ou un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le Chemin de fer, la Compagnie devra mettre à sa disposition, pour la moitié de la taxe du Tarif, tous ses moyens de transport. Cette fraction a été réduite, de la moitié au tiers, par la Convention du 10/22 Décembre 1885.

Le Gouvernement prétend que ces termes: «matériel militaire» comprennent, non seulement les armes portatives ou d'artillerie, les caissons et voitures d'ambulance, forges de campagne, matériel d'hôpital et de casernement, mais tous les objets quelconques nécessaires ou destinés à l'armée, notamment les approvisionnements de vivres et de munitions.

Cette prétention est manifestement contraire au texte comme à l'esprit de l'Article 14 du Cahier des Charges. Il est clair que, par exemple, des provisions telles que des céréales, du pain, du sel, ou des objets tels que des uniformes et des étoffes destinées à l'habillement, ou des chevaux, ou des matières

premières ou de la poudre, ne sauraient être considérées comme un matériel militaire et jouir, à ce titre, du Tarif réduit stipulé par la Convention. On remarquera que, dans le Tarif N° 1 annexé au Cahier des Charges et concernant les voyageurs, ainsi que dans le Tarif N° 2 relatif aux bagages, la réduction de moitié (portée depuis aux deux tiers en 1885) en faveur des militaires et marins, est expressément stipulée, tandis que les Tarifs suivants (bestiaux, marchandises diverses etc.) ne font mention d'aucune réduction de ce genre. Il est évident que si, comme le prétend le Gouvernement, les rédacteurs de l'Article 14 du Cahier des Charges avaient voulu accorder le prix réduit à tous transports quelconques faits pour l'Armée ou la Marine, ils auraient répété, à l'occasion de tous les Tarifs et non seulement à l'occasion des Tarifs 1 et 2, la stipulation du Tarif de moitié pour ces transports.

Si d'ailleurs le moindre doute existait à ce sujet, il suffirait pour le dissiper, de considérer, soit la pratique suivie en France, soit ce qui se passe dans l'Empire Ottoman lui-même.

L'Article 14 du Cahier des Charges de la Compagnie est copié textuellement (sauf en ce qui concerne le montant du rabais) sur l'Article 54 du Cahier des Charges des Compagnies de chemins de fer françaises. Or, jamais le Gouvernement Français n'a soutenu que cet Article 54 s'applique aux transports d'animaux, de munitions et de provisions. Ainsi, d'après un arrêté ministériel du 15 Juin 1886, cité par Picard, *Traité des chemins de fer*, Tome 4, page 986, les chevaux ne sont expédiés à prix réduit que s'ils sont accompagnés, soit de leurs cavaliers, soit des cavaliers ou ordonnances chargés de les conduire, s'il s'agit de chevaux de remonte ou de chevaux appartenant à des officiers. Quant aux approvisionnements, munitions, bestiaux destinés à la consommation des troupes, et à tous autres objets de même nature, tout le monde reconnaît qu'ils n'ont aucun droit à une réduction de tarif. Leur transport a fait l'objet de conventions conclues à diverses reprises entre l'Etat et les Compagnies, postérieurement aux contrats de concession, notamment, en dernier lieu, d'un traité daté du 1 Juillet 1891. Ces conventions n'appliquent pas aux transports dont

;it la réduction du quart ou de moitié prévue par l'Article
s réductions assez faibles qu'elles établissent ont été débat-
› gré à gré et, pour les obtenir, l'Etat a dû prendre, envers
›mpagnies, l'engagement de ne s'adresser qu'à elles, sans re-
aux autres voies de terre. Les transports en grande vi-
›ont payés au prix plein des tarifs de chaque Compagnie ;
aux transports en vitesse accélérée et en petite vitesse,
ıt payés suivant un barême annexé au traité du 15 Juillet
›t répartis en trois classes. La deuxième classe (barême N° 2)
›nd, suivant l'Article 58 du traité, les «conserves, lard, pain,
ıits, céréales, farines, graines diverses pour la nourriture
animaux, légumes, farineux, riz, son, fourrages comprimés»
res objets du même genre. Le tarif de ce barême est, pour
lomètres, de 7 centimes et demi par tonne et par kilomè-
›ur 300 kilomètres, de 6 centimes environ, pour 500 kilomè-
l'un peu moins de 5 centimes. Il ne comporte que des
tions très faibles sur les tarifs applicables au public, et
: est supérieur pour certains objets. Les poudres, munitions,
›s explosibles ne peuvent être expédiées qu'en vitesse accé-
(Article 54 du Traité du 15 Juillet 1891), à un prix de 20
›s par tonne et par kilomètre sur 100 kilomètres, de 19
›s sur 300 kilomètres, de 18 centimes sur 500 kilomètres,
dire à un prix bien plus élevé que celui qu'appliquent les
gnies aux autres transports.

conformant à l'exemple du pays qui avait fourni le mo-
e l'Article 14 du Cahier des Charges, le Gouvernement Otto-
ı conclu avec la Compagnie, le 9/21 Avril 1883, une Conven-
lont le texte est annexé aux Conclusions du Gouvernement
i règle, d'une façon précise et compléte, les conditions des
›rts de l'Armée Impériale. En concluant cette Convention,
npagnie a accordé au Gouvernement de très notables con-
s. Ainsi, elle a consenti à considérer comme bagages, c'est-
à faire jouir de la franchise de 30 kilogrammes, une
ı quantité d'objets n'ayant pas ce caractère (Article 4 de
nvention), à ne taxer qu'au demi-Tarif de grande vitesse
es transports effectués en même temps que les troupes
ɜ 5) et à n'appliquer même que le tiers du Tarif de

grande vitesse aux transports par charge complète. Mais elle a maintenu le principe d'après lequel les munitions voyageant sans troupes et les approvisionnements, vivres, fourrages et objets autres que ceux nécessaires pendant le voyage, sont taxés au Tarif plein, et cette manière de procéder a été acceptée sans la moindre difficulté par le Gouvernement. La Convention était conclue pour deux années; elle devait continuer à courir ensuite d'année en année, faute de dénonciation. Son Article 9, deuxième paragraphe, est ainsi conçu: « En cas de résiliation « et à défaut d'arrangements nouveaux remplaçant les présents, « il est bien entendu que les prix et conditions appliqués aux « transports militaires, depuis l'année 1880 jusqu'au 1/13 Mars 1883, « rentreront en vigueur. » Ces prix et conditions antérieurs étaient la taxation au Tarif plein.

Lors de l'expiration de la Convention, en Mars 1885, elle a été renouvelée pour deux autres années, conformément à une Lettre Ministérielle du 24 Mars 1885 (annexe 1).

A l'approche du terme de la deuxième période, en 1887, le Gouvernement a fait une tentative pour obtenir une modification consistant à ne taxer les approvisionnements et bêtes de trait qu'au tiers du Tarif (annexes 2 et 3). Mais la Compagnie a refusé de consentir à ce nouveau sacrifice (annexe 4), et le Gouvernement n'a pas insisté. La Convention de 1883 n'ayant jamais été dénoncée, continue d'être en vigueur. Même à l'heure actuelle, où le Gouvernement la qualifie devant Messieurs les Arbitres de contraire à ses droits, il s'est abstenu de la dénoncer.

Quelles sont les raisons invoquées par le Gouvernement pour demander aujourd'hui que tous les objets quelconques appartenant ou destinés à l'Administration Militaire soient transportés au tiers du Tarif ?

1°. — Le Gouvernement allègue que, depuis l'origine de l'exploitation jusqu'en 1880, la Compagnie a traité les approvisionnements comme faisant partie du matériel militaire. C'est une erreur, ainsi que le prouve la Lettre (annexe 5) adressée le 23/11 Décembre 1875 par le Ministère des Travaux Publics à la Compagnie.

Celle-ci a refusé, dès l'origine, de transporter à demi-Tarif les approvisionnements destinés à l'Armée, et a confirmé ce refus par sa lettre du 6 Janvier 1876 (annexe 6) au Ministre des Travaux Publics. Seulement, en 1877, 1878 et 1879, elle a consenti exceptionnellement à effectuer les transports de cette nature à demi-Tarif, pendant la durée de la guerre qui a éclaté à cette époque, et à condition que ces transports seraient tous taxés comme transports *à grande vitesse.* C'était une concession analogue à celle qu'elle a faite, plus tard, par l'Article 8 de la Convention de 1883, et qui est encore en vigueur. La concession faite en 1883 est même encore plus étendue, puisqu'elle va jusqu'au *tiers* du Tarif au lieu de la moitié. Mais, jamais on n'a appliqué de réduction aux approvisionnements transportés à petite vitesse. Après la conclusion de la paix, à partir de 1880, la Compagnie n'a pas maintenu les facilités qui, à raison de l'état de guerre, avaient été accordées pendant les années précédentes et elle a taxé de nouveau au Tarif plein les transports de grande vitesse comme les autres: c'est le régime auquel on reviendrait, suivant l'Article 9 de la Convention de 1883, si cette Convention cessait d'être en vigueur.

2°.— D'après le Gouvernement, le texte même de la Convention de 1883 confirmerait sa manière de voir, parce que l'Article 6 qualifie les armes et autres objets analogues de « matériel militaire *proprement dit* ». Le Gouvernement en conclut que le matériel militaire « dans son sens large, tel qu'il est employé dans l'Article 14 du Cahier des Charges, doit comprendre tous les objets destinés aux besoins de l'armée, et par conséquent les approvisionnements ». C'est la conclusion inverse qui est seule admissible. Il résulte clairement de l'Article 6 de la Convention de 1883 que les approvisionnements seraient improprement dits appartenir au matériel militaire, et c'est pour cela que le Gouvernement et la Compagnie, de commun accord, leur appliquent le plein Tarif et non le Tarif réduit de l'Article 14 du Cahier des Charges. D'ailleurs, leur intention achève de se révéler avec évidence, si l'on jette les yeux sur l'Article 2 de la Convention où il est parlé des transports du « Ministère de la Guerre »

consistant, *soit* en matériel militaire, *soit* en approvisionnements de « toutes sortes ».

3°.— Le Gouvernement prétend que la Compagnie aurait usé d'une sorte de contrainte pour faire adopter la Convention de 1883, le Ministère de la Guerre ayant été « obligé » de la signer pour éviter « tous retards et entraves préjudiciables ». Il résulte clairement de la Lettre ci-jointe du Ministère de la Guerre, du 8 Mars 1883 (annexe 7), que la Convention a été préparée d'abord par le Ministère des Travaux Publics, non par celui de la Guerre, et que c'est le Ministère des Travaux Publics qui y a accepté la taxation des approvisionnements au Tarif plein. Le Ministère de la Guerre ayant essayé d'obtenir de la Compagnie la concession du demi-Tarif pour ces transports, la Compagnie n'a pas pu donner suite à ce désir; mais elle a consenti à deux autres modifications demandées par le Ministère de la Guerre. et loin de se regarder comme mal traité, l'Administration Militaire a vu, dans la signature de la Convention, un véritable service rendu au Gouvernement; c'est ce que prouve la Lettre (annexe 8) écrite, le 15 Mai 1883, au Directeur de la Compagnie par le Ministre de la Guerre, Ghazi Osman Pacha, Lettre où l'illustre Maréchal exprimait sa « parfaite satisfaction pour l'esprit « de conciliation » dont la Compagnie avait fait preuve. Lorsque. en 1885, la Convention a été prorogée pour la première fois. Ghazi Osman Pacha a de nouveau (annexe 1) envoyé à la Compagnie le témoignage de sa haute satisfaction « pour cette « nouvelle marque de déférence ». Cette opinion était sans doute celle du Gouvernement tout entier; car, alors qu'il pouvait dénoncer la Convention. soit en 1885, soit en 1887, et soumettre à l'Arbitrage de 1888 le litige qu'il soulève aujourd'hui, il a maintenu, d'année en année, par tacite reconduction, le régime établi d'un commun accord en 1883. Et on ne saurait prétendre que, lors de l'Arbitrage précédent, son attention n'était pas éveillée sur la question, puisque, en 1887 (voir les annexes 2 et 3), il avait demandé à la Compagnie l'application du tiers du Tarif aux approvisionnements militaires.

4°.— Le Gouvernement essaie de tirer un argument de ce que l'Article 5 de la Convention du 10/22 Décembre 1885 a employé

le terme de « transports militaires », qui est très général et comprend les approvisionnements. Mais la Convention de 1885 n'a eu ni pour but ni pour effet de créer de nouvelles catégories de transports ayant droit à la réduction du Tarif. Elle stipule que « les « transports militaires seront, tant en temps de guerre qu'en temps de « paix, effectués *pour le tiers au lieu de la moitié du Tarif du Cahier des « Charges* de 1872 ». Par conséquent, les transports militaires qui devaient être effectués jusqu'alors pour la moitié du Tarif, seront désormais effectués pour le tiers. Mais, pour savoir quels sont les transports militaires qui ont droit à la réduction, c'est à l'Article 14 du Cahier des Charges qu'il faut se réferer.

5°.— Dans les Conclusions du Gouvernement, il est allégué que l'interprétation donnée par lui à l'Article 14 est comfirmée par les « clauses insérées dans les Conventions stipulées avec toutes les « Compagnies, les approvisionnements n'étant jamais exclus du *ma- « tériel militaire* devant bénéficier de la réduction des taxes ». On trouvera ci-jointe (annexe 9) la reproduction des dispositions relatives aux transports militaires contenues dans les Cahiers des Charges des autres Concessions de Chemins de fer données par le Gouvernement. Partout, on le verra, loin de considérer les munitions, les approvisionnements et les animaux comme compris dans le terme de *matériel*, ces Conventions ont énuméré, comme absolument distincts, *le matériel, les munitions de guerre et les approvisionnements.* Partout également les transports de «bêtes» sont spécifiés séparément comme ayant droit à la réduction de Tarif, ce qui indique bien qu'on ne les considère pas comme compris dans l'expression de «matériel». La comparaison des Conventions conclues par le Gouvernement avec les autres Sociétés et de l'Article 14 du Cahier des Charges de la Compagnie, démontre donc clairement, une fois de plus, le sens que le Gouvernement lui-même a toujours attaché à l'expression de « *matériel militaire* », et réfute sa prétention au lieu de l'appuyer.

6°.— Enfin, le Gouvernement allègue que le Traité de 1883 conclu entre le Ministère de la Guerre et la Compagnie au sujet des transports militaires, n'a pas pu porter atteinte aux droits résultant de la Convention de 1872, sanctionnée par Iradé Impé-

rial. Comme ce même argument est employé à l'appui de plusieurs autres Demandes du Gouvernement, il n'est pas inutile d'en examiner la valeur.

D'après le Gouvernement, tout arrangement conclu par le Gouvernement serait nul à l'égard des tiers, s'il n'a pas reçu la Sanction Souveraine donnée par Iradé Impérial. Cette thèse est inadmissible en droit, parce que la délivrance d'un Iradé n'est pas une formalité dont les tiers qui traitent avec le Gouvernement, puissent matériellement constater l'accomplissement. Non seulement on ne connaît, dans l'Empire Ottoman, rien qui ressemble au Bulletin des lois ou au Journal Officiel des autres pays et qni permette de s'assurer que la signature du Souverain a été donnée à un Acte ; mais cette signature elle-même n'existe pas au bas des pièces officielles, et la Sanction Impériale n'est établie par aucune preuve juridique. Dès lors, l'absence d'Iradé n'est évidemment pas un moyen de nullité qui puisse être opposé à un tiers ayant conclu un arrangement avec le Gouvernement sous le seing des personnages ayant qualité pour donner une signature en son nom, c'est-à-dire notamment des Ministres. Il appartient à ceux-ci de ne pas donner cette signature sans s'être assurés de la Haute Autorisation Souveraine, dans le cas où le droit public ottoman leur prescrit cette formalité, et ils engagent assurément leur responsabilité s'ils la négligent. Mais, en ce qui concerne la validité d'une obligation de l'Etat *envers les tiers*, la délivrance de l'Iradé ne saurait être une condition juridiquement requise, puisque les tiers n'ont aucun moyen de vérifier si elle a ou non été remplie.

S'il en est ainsi pour les Conventions d'une grande importance, engageant gravement les finances publiques, la même conclusion s'impose, à bien plus forte raison, pour le règlement des affaires courantes, pour la solution des questions que soulève chaque jour la marche des Services Administratifs d'un grand pays. Tous rapports réguliers avec un Gouvernement deviendraient impraticables, si un accord quelconque avec les Ministres devait être précédé d'un recours à la Sanction Souveraine. Dans les pays ou les concessions de chemins de fer doivent être soumises

au Parlement, on ne songe point à demander son intervention pour les arrangements qui concernent la taxation des transports de l'Etat, et les conventions conclues en France sur ce sujet, conventions mentionnées ci-dessus, ont été signées par les Ministres compétents, sans aucun recours aux Chambres. De même, en Turquie, le Ministre des Travaux Publics et ses Collègues règlent très fréquemment de nombreuses affaires par des arrangements pris dans la limite de leurs attributions et pour lesquels l'idée ne vient à personne de solliciter l'Autorisation du Souverain. Ainsi, pour prendre un exemple au hasard, il a été conclu, en 1889, entre le Ministère des Travaux Publics et la Compagnie, un accord aux termes duquel les loyers des immeubles dépendant du Chemin de fer devaient ne plus entrer dans le compte général des recettes du réseau, mais être comptés séparément. C'est sur cet accord que le Gouvernement fonde aujourd'hui une de ses Réclamations (voir la quinzième Demande du Gouvernement et son Annexe). Il est fort probable que l'entente dont il s'agit n'a pas été approuvée par Iradé. Et, cependant, elle dérogeait, sur un point de détail, à l'Article 11 du Cahier des Charges d'après lequel le produit des locations doit figurer dans le compte général des recettes de l'exploitation. De même, l'arrangement du 12/24 Février 1890 (annexe 2 des conclusions relatives à la septième demande de la Compagnie), qui fixait à la moitié, au lieu des quatre cinquièmes, la part contributive du Gouvernement dans les travaux d'agrandissement de la station de Constantinople, par dérogation à l'Article 16 de la Convention d'exploitation, n'a sans doute fait l'objet d'aucun Iradé. Dans la circonstance présente, il ne s'agit même pas d'une modification de la Convention de 1872 ou de ses Annexes, mais d'un accord absolument conforme aux dispositions de l'Article 14 du Cahier des Charges, puisque, comme on l'a démontré plus haut, cet Article assure le bénéfice de la réduction de Tarif qu'au matériel militaire et que, loin de porter atteinte à ce privilège, la Convention de 1883 n'a fait qu'accorder au Gouvernement des avantages encore plus étendus.

Du reste, autant qu'on en peut juger, d'après le texte un peu vague du premier paragraphe du dispositif de ses Conclusions,

le Gouvernement ne conclut pas à l'annulation de la Convention de 1883, ce qui semblerait devoir être la conséquence logique de l'argument qu'il semble vouloir tirer de l'absence d'approbation par Iradé Impérial. Il demande à MM. les Arbitres de dire que « l'Arrangement de 1883 a un caractère essentiellement pro- « visoire et qu'il peut être dénoncé ». La Compagnie n'a jamais contesté qu'il en fût ainsi. Il est certain que le Gouvernement peut, comme elle-même, dénoncer la Convention chaque année, avant le 1/14 Décembre, pour le 1/14 Mars suivant. Quand l'Arrangement de 1883 aura pris fin, les Parties se retrouveront dans la situation où elles étaient avant sa conclusion, comme le prévoit l'Article 5 de la Convention elle-même; c'est-à-dire que le matériel militaire, ou naval sera taxé au tiers du Tarif, ainsi que les militaires et marins avec leurs bagages, et que les autres transports militaires ne jouiront d'aucune exemption.

Par ces motifs et tous autres à suppléer.

La Compagnie conclut à ce qu'il plaise à MM. les Arbitres:

Dire que la Convention du 9/21 Avril 1883 restera en vigueur, sauf le droit de chacune des Parties de la dénoncer chaque année, conformément à son Article 9 ;

Dire que, à partir du moment où la Convention susmentionnée aura cessé d'être en vigueur, les militaires et marins et leurs bagages continueront d'être taxés au tiers du Tarif, conformément à l'Article 14 du Cahier des Charges modifié par l'Article 5 de la Convention du 10/22 Décembre 1885 ; que, de même, aux termes des mêmes dispositions, le Gouvernement aura droit au transport à prix réduit du matériel militaire ou naval, comprenant les armes, canons, caissons vides, voitures d'ambulance, forges de campagne, sellerie, kourbas, matériel d'hôpital et de casernement ; mais que tous transports d'autres objets, ainsi que d'animaux, effectués pour l'Administration de la Guerre ou de la Marine n'auront droit à aucune réduction ;

Subsidiairement, si le premier paragraphe du dispositif des Conclusions du Gouvernement signifiait qu'il demande rétroactivement

l'annulation de la Convention de 1883 et si, par impossible, MM. les Arbitres accueillaient cette Demande, dire qu'il sera procédé entre le Gouvernement et la Compagnie, à un redressement des comptes des transports effectués pour l'Armée et la Marine Impériales durant la période de quinze ans précédant la Sentence Arbitrale de manière à établir les sommes revenant à la Compagnie du chef des réductions qni avaient été accordées par elle au Gouvernement, en vertu de ladite Convention, et dont la répétition ne serait pas empêchée par la prescription ;

Débouter le Gouvernement de ses Demandes afférentes à sa quatrième Réclamation, et le condamner aux dépens.

Sous toutes réserves de compléter ou modifier les présentes conclusions.

(Signé:) Gross.

ANNEXE I.

MINISTÈRE

DE LA GUERRE.

—

CABINET DU MINISTRE.

—

N° 6/1

—

Constantinople, le 24 Mars 1885.

Monsieur le Directeur

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 5 de ce mois par laquelle vous m'informez de votre consentement de prolonger de deux ans la durée de la Convention relative aux transports de l'Armée Impériale.

Tout en vous exprimant ma satisfaction pour cette nouvelle marque de votre déférence à l'égard de l'Armée Impériale, je viens vous informer que l'Intendance Militaire s'est empressée de donner avis aux commandants militaires pour la nouvelle prolongation de la susdite Convention qui durera jusqu'au 1/13 Mars 1887.

Agréez, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Ministre de la Guerre
(Signé:) GHAZI OSMAN.

ANNEXE II.

EMPIRE OTTOMAN.

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS.

N° 33,340 / 100

Traduction

Constantinople, le 15/27 Janvier 1887.

Monsieur le représentant de la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer de la Turquie d'Europe.

Le Ministère Impérial de la Guerre fait savoir, par Teskéré, à mon Département que la Compagnie perçoit le Tarif entier pour les beurres, blés, riz et autres produits alimentaires et approvisionnements militaires transportés par Chemin de fer; or, comme, en raison même de la minime importance de ces transports en comparaison des autres, le transport de ces produits et approvisionnements au tiers de la taxe ne devant pas constituer une grande différence et que le délai de la Convention particulière échangée entre le Département de la Guerre et la Compagnie, expire à la fin de Février 1302, S. E. le Ministre de la Guerre recourt à l'intervention de mon Département à l'effet d'obtenir que la taxe pour les produits et approvisionnements militaires soit fixée au tiers du Tarif dans la Convention à intervenir.

J'ai tout lieu de croire que votre Compagnie, se plaçant au point de vue des intérêts collectifs des deux Parties, fera droit à cette demande de minime importance, et je saisis cette occasion pour vous renouveler l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre du Commerce
et des Travaux Publics.
(*Signé :*) ZIHNI.

ANNEXE III.

EMPIRE OTTOMAN.

Constantinople, le 22-3 Février 1887

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

N° 33,374/105

Traduction

Monsieur le représentant de la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer de la Turquie d'Europe.

Le Ministère de la Guerre me fait savoir par un Teskéré que, tandis que les chevaux et mulets appartenant à l'Administration Militaire sont transportés par Chemin de fer au tiers de la taxe du Tarif, votre Compagnie a voulu percevoir la taxe entière pour vingt-quatre bœufs et buffles transportés d'Andrinople à Hadem-Keui, à l'effet d'être employés aux transports militaires à Tchataldja; Son Excellence le Ministre de la Guerre demande à mon Département ce qu'il y aurait lieu de faire à cet égard.

Considérant qu'en vertu de la dernière Convention, le matériel de guerre ne doit payer que le tiers du Tarif, et qu'en raison de l'emploi qui sera fait des bêtes de trait plus haut mentionnées aux transports militaires, elles doivent être assimilées au matériel de guerre, je viens vous prier de vouloir bien recommander à qui de droit de ne percevoir que le tiers de la taxe pour ces bêtes, et d'aviser mon Département de la suite qui aura été donnée à ma présente communication.

Le Ministre du Commerce
et des Travaux Publics.
(*Signé* :) ZIHNI.

ANNEXE IV.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

N° 12

Constantinople, le 25 Février 1887.

Monsieur le Ministre

J'ai l'honneur d'accuser réception à Votre Excellence des deux lettres qu'elle à bien voulu m'adresser les 15/27 Janvier et 22/3 Février derniers, sous les N°s 33,340/100 et 33,374/105, au sujet du prix de certains transports destinés à l'Armée Impériale.

Quel que soit le désir de ma Compagnie de venir, en toute circonstance et dans la mesure du possible, au devant des demandes du Gouvernement Impérial, elle a le vif regret, Monsieur le Ministre, de ne pouvoir modifier, sur le point signalé par Votre Excellence, les arrangements en vigueur, et réduire au tiers du Tarif le prix des transports d'approvisionnements et d'ani' maux. Loin d'entraîner pour elle un sacrifice de peu d'importance, comme Votre Excellence paraît l'avoir pensé, une pareille innovation constituerait, pour ma Compagnie, une très grave diminution de recettes. Il m'aura suffi de faire appel aux sentiments de haute équité de Votre Excellence, et de lui rappeler les circonstances de toute nature qui contribuent à maintenir à un très faible niveau les produits du trafic de l'exploitation, pour la convaincre de l'absolue impossibilité où se trouve ma Compagnie d'adopter une proposition telle que celle à laquelle j'ai l'honneur de répondre en ce moment.

Je me permets d'ajouter, Monsieur le Ministre, que ma Compagnie a déjà donné preuve de sa bienveillance envers les désirs du Département de la Guerre en effectuant à crédit les transports de la nature de ceux qui sont indiqués par les deux Lettres de Votre Excellence et en les assimilant au point de vue du mode de remboursement aux transports militaires visés par l'Article 5 de la Convention de 1885, alors qu'elle aurait pu demander le paiement comptant, l'Article 5 n'ayant stipulé le transport à crédit que pour les transports effectués au tiers du Tarif et soumis de ce chef à un régime tout spécial. Peut-être, Votre Excellence voudra-t-elle bien appeler l'attention du Département de la Guerre sur cette extension des facilités assurées au Gouvernement Impérial par les Conventions existantes.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

(Signé) KUHLMANN.

ANNEXE V.

EMPIRE OTTOMAN.

MINISTÈRE

DES TRAVAUX PUBLICS.

N° 11,881 / 79.

Constantinople, le 23/11 Décembre 1875.

Monsieur le Baron

Le Ministère de la Guerre nous écrit pour se plaindre que Compagnie refuse de transporter à mi-Tarif les grains destinés l'Armée Impériale.

Je vous serais obligé, Monsieur le Baron, de vouloir bien ous donner des renseignements à ce sujet.

Agréez, Monsieur le Baron, les assurances de ma haute con lération.

Le Ministre

(*Signé*:) KADRY.

Monsieur le Baron Schlechta

Représentant de la Compagnie d'exploitation.

ANNEXE VI.

COMPAGNIE GÉNÉRALE
POUR
L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER
DE LA TURQUIE D'EUROPE.

N° 5

Constantinople le 6 Janvier 187

Monsieur le Ministre

En réponse à la Lettre que Votre Excellence a bien vou m'adresser le 11/23 Décembre dernier, sous le N° 11,881/99, sujet du transport de céréales pour compte du Ministère de Guerre, j'ai l'honneur de faire remarquer à Votre Excellence q aux termes des Conventions existantes, le transport de grains d tinés à l'Armée ne jouit point du bénéfice du demi-Tarif ; c'est donc s doute par erreur que le Ministère de la Guerre a formulé observations à ce sujet.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma ha considération.

(*Signé*:) SCHLECHTA.

A Son Excellence

Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

ANNEXE VII.

MINISTERE DE LA GUERRE.

CABINET DU MINISTRE.

N° 76/10.

Constantinople, le 8 Mars 1883.

Monsieur le Directeur

J'ai pris connaissance du contenu de la Convention des transports militaires conclue entre le Ministère Impérial des Travaux publics et votre honorable Compagnie.

L'Article 7 de la susdite Convention qui fixe aux prix pleins des Tarifs la taxe des transports des approvisionnements en céréales et des denrées coloniales destinés aux Troupes Impériales, devant occasionner des frais énormes à la Caisse Militaire, je vous prie de vouloir bien modifier le susdit Article et de n'appliquer à ces transports que la demi-Taxe de la troisième classe des Tarifs, comme cela se faisait pendant la dernière guerre, c'est-à-dire jusqu'à l'an 1880.

J'aime à croire que votre honorable Compagnie, en adhérant à cette proposition, voudra bien donner une nouvelle marque de son désir de rendre des services utiles au Gouvernement Impérial.

En attendant votre réponse favorable à ce sujet, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Ministre de la Guerre
(Signé:) GHAZI OSMAN.

Monsieur le Directeur

de la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer de la Turquie d'Europe

ANNEXE VIII.

MINISTÈRE DE LA GUERRE.

CABINET DU MINISTRE.

N° 8/2

Constantinople, le 15 Mai 1883

Monsieur le Directeur

J'ai l'avantage de vous accuser réception de votre lettre du 10 Mars dernier, par laquelle vous m'avez transmis un projet d'Arrangement concernant la taxation à appliquer aux transports militaires, à partir du 9/21 Avril 1883.

Par votre lettre du 27 Mars, vous m'avez fait connaître que vous accédez à deux modifications demandées par mon Département et vous m'avez enfin remis la rédaction définitive des Arrangements dont il s'agit.

Ayant donné mon approbation à ces Arrangements et un exemplaire de la Convention muni du sceau de l'Intendance Militaire vous ayant été déjà remis, j'ai informé le Ministère Impérial des Travaux Publics et les Commandants des différents Corps d'Armée, afin que les nouvelles taxes soient appliquées aux transports effectués depuis la date précitée.

Je viens de recevoir la copie des instructions que vous êtes en train de transmettre à vos agents à cet égard.

Je tiens, Monsieur le Directeur, à vous remercier pour l'empressement que vous avez mis à déférer aux demandes qui vous ont été faites par mon Département, à l'effet d'abaisser les taxes prévues par les Conventions pour certains transports de l'Armée Impériale.

Monsieur le Directeur
de la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer
de la Turquie d'Europe.

Je vous prie de faire savoir également à votre conseil d'administration ma parfaite satisfaction pour l'esprit de conciliation dont il s'est inspiré en cette circonstance, en vous autorisant à conclure avec mon Département les Arrangements cités plus haut.

Agréez, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Ministre de la Guerre
(Signé:) GHAZI OSMAN.

ANNEXE IX.

Copie de l'Article 26 du Cahier des Charges de la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie.

En temps de paix comme en temps de guerre, le concessionnaire mettra à la disposition du Gouvernement Impérial, sur la réquisition des Autorités Militaires, toutes les voitures et autres matériels et moyens de transport, toutes les fois que le Gouvernement aura à expédier par le Chemin de fer, soit isolément, soit en corps, des militaires appartenant à l'Armée de Terre, à la Flotte, à la Police et à la Gendarmerie, ainsi que des Zaptiés et volontaires, leurs bagages et leurs bêtes, toute sorte de matériel, munitions de guerre et approvisionnements; au besoin, le Gouvernement pourra même, alors, prendre en main la direction de la ligne avec son matériel et son personnel. Ces expéditions seront faites, tant en temps de paix qu'en temps de guerre, qu'elles soient effectuées par le concessionnaire ou par le Gouvernement occupant la ligne, au tiers du Tarif; de même, les militaires, le matériel et autres objets expédiés par le Gouvernement par les trains des voyageurs, seront également transportés au tiers de la Taxe.

Copie de l'Article 28 du Cahier des Charges de la Compagnie du Chemin de fer Ottoman, Jonction Salonique-Constantinople.

En temps de paix comme en temps de guerre, le concessionnaire mettra à la disposition du Gouvernement Impérial, sur la réquisition des Autorités Militaires, toutes les voitures et autre matériel et moyens de transport, toutes les fois que le Gouvernement aura à expédier par le Chemin de fer, soit isolément.

soit en corps, des militaires appartenant à l'Armée de Terre, à la Flotte, à la Police et à la Gendarmerie, ainsi que des Zaptiés et volontaires, leurs bagages et leurs bêtes, toutes sortes de matériel munitions de guerre et approvisionnements. Au besoin, le Gouvernement pourra même prendre en main la direction de la ligne, avec son matériel.

Ces expéditons seront faites, tant en temps de paix qu'en temps de guerre, qu'elles soint effectuées par le concessionnaire ou par le Gouvernement occupant la ligne, soit par trains spéciaux, soit par trains mixtes, au tiers du Tarif; de même, les militaires, le matériel et autres objets expédiés par le Gouvernement, par les trains des voyageurs, seront également transportés au tiers du Tarif.

Copie de l'Article 26 du Cahier des Charges de la Société Ottomane du Chemin de fer de Smyrne-Cassaba et Prolongement.

En temps de paix comme en temps de guerre, le concessionnaire mettra à la disposition du Gouvernement Impérial, sur la réquisition des Autorités Militaires, toutes les voitures et autres matériels et moyens de transport, toutes les fois que le Gouvernement aura à expédier, par le Chemin de fer, soit isolément, soit en corps, des militaires appartenant à l'Armée de Terre, à la Flotte, à la Police et à la Gendarmerie, ainsi que des Zaptiés et volontaires, leurs bagages et leurs bêtes, toutes sortes de matériel, munitions de guerre et appovisionnements; au besoin, le Gouvernement pourra même, alors, prendre en main la direction de la ligne avec son matériel et son personnel. Ces expéditions seront faites, tant en temps de paix qu'en temps de guerre, qu'elles soient effectuées par le concessionnaire ou par le Gouvernement occupant la ligne, au tiers du Tarif; de même, les militaires, le matériel et autres objets expédiés par le Gouvernement, par les trains des voyageurs, seront également transportés au tiers de la taxe. Toutefois dans le cas où le Gouvernement Impérial en ferait la demande, le concessionnaire sera tenu de passer avec

le Ministère de la Guerre une Convention speciale pour les transports et expéditions militaires, conformément aux règles établies à cet égard dans les autres pays.

Copie de l'Article 26 du Cahier des Charges de la Société du Chemin de fer Ottoman Salonique-Monastir.

En temps de paix comme en temps de guerre, le concessionnaire mettra à la disposition du Gouvernement Impérial, sur la réquisition des Autorités Militaires, toutes les voitures et autres matériels et moyens de transport, toutes les fois que le Gouvernement aura à expédier par le Chemin de fer, soit isolement soit en corps, des militaires appartenant à l'Armée de Terre, à la Flotte, à la Police et à la Gendarmerie, ainsi que des Zaptiés et volontaires, leurs bagages et leurs bêtes, toute sorte de matériel, munitions de guerre et approvisionnement ; au besoin, le Gouvernement pourra même, alors, prendre en main la direction de la ligne avec son matériel et son personnel. Ces expéditions seront faites, tant en temps de paix qu'en temps de guerre, qu'elles soient effectuées par le concessionnaire ou par le Gouvernement occupant la ligne, au tiers du Tarif ; de même, les militaires, le matériel et autres objets expédiés par le Gouvernement, par les trains de voyageurs, seront également transportés au tiers de la taxe. Toutefois, dans le cas où le Gouvernement Impérial en ferait la demande, le concessionnaire sera tenu de passer avec le Ministère de la Guerre une Convention spéciale pour les transports et expéditions militaires, conformément aux règles établies à cet égard dans les autres pays.

RÉPONSE

A LA

5ème RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

VOIE PARALLÈLE ENTRE KOULÉLI-BOURGAS ET ANDRINOPLE.

Les deux lignes se dirigeant vers Andrinople et venant, l'une de Constantinople, l'autre de Dédéaghatch, se rejoignent à Kouléli-Bourgas, à environ 36 kilomètres d'Andrinople. Sur ces 36 kilomètres, elles ont été construites l'une et l'autre et formaient, par conséquent, une section à double voie, tandis que le reste du réseau est exécuté à une voie. On avait jugé, à l'origine, cette double voie nécessaire, parce que l'on croyait que le trafic aurait une grande activité sur la section dont il s'agit, et cette prévision était justifiée, parce que le Gouvernement s'engageait à exécuter un port et un quai à Dédéaghatch, un quai et un entrepôt à Constantinople, un réseau de routes intérieures, ce qui devait naturellement entraîner un développement considérable des transports. Il était d'ailleurs convenu que les deux voies de Kouléli-Bourgas à Andrinople, étant le prolongement de deux lignes distinctes, seraient comptées comme deux lignes séparées pour les comptes de recettes à établir entre le Gouvernement et la Compagnie (Article 15 de la Convention d'Exploitation du 18 Mai 1872, Pièces générales, page 23).

Le Gouvernement n'ayant exécuté ni ports, ni quais, ni entrepôts, ni routes, le mouvement sur la section dont il s'agit est resté extrêmement faible, et il a paru superflu d'y maintenir deux voies aussi longtemps que le trafic n'y prendrait pas un notable accroissement. Aussi lorsque, dès 1876, il a été jugé opportun de créer, sur d'autres points, des haltes et des voies de garage nouvelles, il a été entendu entre le Gouvernement et la Compagnie que les rails, accessoires et traverses indispensables pour ces travaux pourraient être pris sur la seconde voie de Kouléli-Bourgas à Andrinople, qui, par suite, serait mise hors de service; mais la Compagnie s'engageait à rétablir cette voie à ses frais, « si l'accroissement du trafic prévu par les Conventions « venait à nécessiter ce rétablissement ». Cette entente est constatée par la Lettre que la Compagnie a adressée au Ministère des Travaux Publics, le 1er Novembre 1876 (annexe 1). Elle était d'ailleurs, tout à l'avantage du Gouvernement, puisque celui-ci doit, d'après l'Article 16 de la Convention d'Exploitation, supporter les quatre cinquièmes des frais des travaux d'agrandissement, que les nouvelles haltes et voies de garage avaient incontestablement ce caractère, et que, par conséquent, le Gouvernement réalisait une économie sérieuse en laissant utiliser pour elles les rails et accessoires d'une voie existante et inutile, au lieu d'être obligé de contribuer à la dépense d'acquisition de matériel neuf.

De même, lorsque, pendant la guerre de 1877-1878, le réseau a été endommagé sur un grand nombre de points et qu'il a fallu pourvoir d'urgence aux réparations, la Compagnie s'est servie, pour les effectuer, de rails, d'accessoires et de traverses pris sur la seconde voie de Kouléli-Bourgas à Andrinople. Là encore, elle n'agissait que d'accord avec le Gouvernement qui devait supporter la charge des dégâts causés au corps du Chemin de fer, et qui avait intérêt à ce que cette charge fût diminuée par l'emploi du matériel existant.

La seconde voie est restée par suite hors de service, avec le plein consentement du Gouvernement; mais, pour l'établissement des comptes, la section de Kouléli-Bourgas à Andrinople qui ne comportait plus en fait qu'une voie, a continué d'être considérée comme si elle formait deux lignes distinctes en exploitation. Ce

régime, qui paraît singulier au premier abord, s'explique sans peine, si l'on considère qu'il est tout à l'avantage du Gouvernement, aussi longtemps que les recettes sont faibles, ce qui n'a jamais cessé d'être le cas. La longueur totale du réseau exploité par la Compagnie est de 1,263 kilomètres environ, si l'on compte comme comprenant deux lignes la section de Kouléli-Bourgas à Andrinople, et de 1,227 kilomètres seulement, si l'on compte cette section comme une seule ligne. Or, si, d'une part, la Compagnie est autorisée à prélever sur les recettes 7,000 francs par kilomètre avant tout partage, elle garantit, d'autre part, que les quarante-cinq pour cent revenant au Gouvernement après ce prélèvement, lui rapporteront au moins 1,500 francs par kilomètre. Dans le cas où la recette totale du réseau s'élève, par exemple, à 12 millions de francs (c'est le chiffre approximatif moyen des 13 dernières années), le Gouvernement a à recevoir de la Compagnie, sur ce montant,

1,500 francs × 1,263 = 1,894,500 francs, si la longueur du réseau est de 1,263 kilomètres,

1,500 francs × 1,227 = 1,840,500 francs, si la longueur du réseau est de 1,227 kilomètres.

Le maintien du mode de calcul établi par l'Article 15 de la Convention d'Exploitation de 1872, même après la mise hors de service de la seconde voie, est donc profitable au Gouvernement, aussi longtemps que le trafic ne se développe pas.

Lors de la conclusion de la Convention du 10/22 Décembre 1885, la Compagnie s'est engagée, par l'Article 6 de cette Convention (Pièces générales, page 52), à exécuter à ses frais tous les travaux de parachèvement qu'une Commission Technique Mixte aurait signalés comme nécessaires pour rendre les lignes «conformes au Cahier des Charges de Construction et aux plans et types approuvés par le Gouvernement Impérial ». Cette Commission s'est acquitée de sa tâche en 1886, et elle a naturellement constaté que la seconde voie de Kouléli-Bourgas à Andrinople était hors de service. Le Gouvernement reproduit (Annexe 2 de ses Conclusions) un passage du Procès-Verbal N° 1 de cette Commission; mais il n'a pas cité le Procès-Verbal N° 4 où la Commission, formulant les conclusions auxquelles elle est arrivée, déclare que, «en ce qui concerne la deuxième voie de Kouléli-Bourgas à Andrinople, la Compagnie sera tenue de la mettre en état, en remplaçant les traverses hors d'usage, ainsi que les poutres et les tabliers en bois des ponts, au cas où le Gouvernement déciderait de main-

« tenir cette voie *qui paraît à la Commission absolument inutile* « *pour le moment* »

C'est sur le vu de ce Procès-Verbal, que le Ministre des Travaux Publics a adressé à la Compagnie, le 28 Août / 4 Septembre 1886, la Lettre qui forme l'Annexe 1 des Conclusions du Gouvernement, et où se trouve le passage suivant :

« La seconde voie de Kouléli-Bourgas à Andrinople devra être « rétablie, *dès que l'accroissement notable des transports viendra* « *à l'exiger*, et toute la dépense de ce rétablissement sera à la « charge de votre Compagnie ».

En même temps, le Gouvernement, intéressé, comme on l'a vu ci-dessus, au maintien du mode de calcul pratiqué jusque-là, stipulait que la section continuerait à être considérée comme formant deux lignes distinctes pour le règlement des comptes, et cela à tous égards, notamment pour le paiement du minimum de 1,500 francs. C'est, en effet, ce qui a eu lieu jusqu'à ce jour. Le Gouvernement a reçu, chaque année, le minimum garanti de 1,500 francs sur 1,263 kilomètres et non sur 1,227, et il réclame aussi sur cette base (qui n'est pas contestée par la Compagnie) le paiement des frais de contrôle prévus par l'Article 34 du Cahier des Charges. Mais, depuis 1889, il a demandé, à diverses reprises, à la Compagnie le rétablissement de la seconde voie, et il renouvelle actuellement cette demande devant le Tribunal Arbitral.

La réponse de la Compagnie est des plus simples. Elle consiste à dire que la seconde voie a été mise hors de service avec le sentiment du Gouvernement, que celui-ci, suivant la Lettre Ministérielle du 23 Août / 4 Septembre 1886, acceptée par la Compagnie, a subordonné le rétablissement à la condition d'un notable accroissement de transports, et que cette condition est loin de se trouver réalisée.

On trouvera ci-joints (annexes 2 et 3) deux tableaux indiquant année par année, le mouvement des voyageurs et des marchandises entre Kouléli-Bourgas et Andrinople. On y verra que c'est à peine si, de 1891 à 1902, le nombre des voyageurs a passé de 51,500 à 63,300, soit une augmentation de moins de 12,000 voyageurs pour l'année ou de moins de 40 par jour, et que, pendant la même période, le tonnage des marchandises a passé de 114,

à 90,636 · tonnes, soit une diminution du cinquième. La comparaison étant faite entre les tonnes transportées, les rédactions de Tarif ne sont donc pas la cause de la faiblesse des recettes, comme le disent les Conclusions du Gouvernement. Le fait n'a rien de surprenant, étant donné la concurrence désastreuse que la voie de Bourgas fait à celle de Dédéaghatch. Mais, il est clair que, dans des conditions pareilles, on ne saurait parler d'une notable augmentation de trafic qui se serait produite. Quant au nombre de trains ayant circulé sur la section, il a été, en 1901, non pas de 1,098 + 2,840, soit 3,938, comme le disent les Conclusions du Gouvernement (qui a, sans doute, fait état par erreur des trains ne circulant qu'entre Kouléli-Bourgas et Dédéagatch), mais de 2,881, soit un peu moins de 4 par jour dans chaque sens. Il n'est pas besoin d'une compétence spéciale en matière de chemins de fer, pour savoir que la circulation d'un aussi faible nombre de trains sur une section de 36 kilomètres à voie unique, n'entraîne pas le moindre retard et ne crée aucune entrave pour le service. Pendant la guerre de 1877 - 1878, alors que la seconde voie était déjà hors d'usage, la Compagnie a pu sans aucune difficulté, décupler le nombre des trains de manière à transporter, en cinq jours, de Dédéaghatch au pied des Balkans toute l'armée de Soliman Pacha. Actuellement, sur la ligne de Constantinople à Makrikeui, où circulent en hiver 52 et en été 57 trains chaque jour, le service est effectué avec une seule voie, et le Gouvernement y a toujours considéré comme superflu l'établissement d'une seconde voie. Du reste, l'Article 6 de la Convention d'Exploitation ne prévoit l'établissement d'une seconde voie que pour le cas où le produit brut du réseau dépasserait 50,000 francs par kilomètre, et on trouve, hors de la Turquie, de très nombreuses lignes dont l'exploitation se fait à simple voie, quoique les recettes y dépassent 40,000 francs par kilomètre. Tel est le cas, par exemple, pour le chemin de fer du Nord-Ouest Autrichien, qui réalise des recettes kilométriques de 43,219 et 57,831 francs sur ses deux réseaux (628 et 304 kilomètres), et de la ligne de Kaschau-Oderberg, qui encaisse 46,618 francs par kilomètre, sur un réseau à simple voie de 407 kilomètres. Etant donné que la recette encaissée sur la section Kouléli-Bourgas-Andrinople n'atteint pas 10,000 francs par kilomètre, on se trouve très loin de remplir la condition posée par la Lettre Ministérielle de 1886.

D'après les Conclusions du Gouvernement, la mention faite par cette Lettre d'un notable accroissement de trafic n'aurait été qu'une « information » donnée à la Compagnie, une « indication », « une simple faveur » sur laquelle le Gouvernement Impérial aurait toujours le droit de revenir. Une pareille prétention est en contradiction absolue avec l'esprit comme le texte de la Lettre du 23 Août/4 Septembre 1886. Cette Lettre ne donne pas à la Compagnie l'autorisation d'enlever la seconde voie, qui était déjà supprimée depuis neuf ou dix ans, avec le consentement du Gouvernement, mais elle impose à la Compagnie l'obligation de la rétablir à ses frais, et elle subordonne cette obligation à une condition, celle du notable accroissement des transports. Comme la seconde voie avait été détruite du plein gré du Gouvernement, comme ses matériaux avaient été employés à d'autres travaux dont le Gouvernement aurait dû payer, sans cela, les quatre cinquièmes ou la totalité, la Compagnie n'était pas tenue d'en prendre, à sa charge, le rétablissement éventuel. Il était donc très naturel qu'elle ne contractât cet engagement que sous la condition de ne pas avoir à assumer, sans motif sérieux, une dépense assez lourde, dépense que la Commission Mixte venait de juger absolument inutile. C'est pour ce motif que, en réservant au Gouvernement la faculté d'exiger le rétablissement de la voie supprimée, le Ministre des Travaux Publics ajoutait que cette exigence ne pourrait être formulée qu'en cas d'augmentation considérable du trafic. Il ne s'agissait donc pas d'une sorte de faveur accordée à la Compagnie, mais d'une entente conditionnelle sur laquelle le Gouvernement essaie en vain de revenir.

Peu de temps après sa conclusion, cet accord a été consacré par une Décision du Tribunal Arbitral constitué en 1888. Devant ce Tribunal s'était posée la question de savoir si la section de Kouléli-Bourgas à Andrinople devait, même après la conclusion de la Convention du 10/22 Décembre 1885, être comptée pour deux voies. Après avoir constaté, par leur Sentence du 2 Mai 1888, que, « depuis nombre d'années », il n'y avait plus qu'une voie unique entre Andrinople et Kouléli-Bourgas, les Arbitres ont déclaré que, néanmoins, la section devait être comptée comme comprenant deux voies, attendu que, « depuis 1885, *et conformément*

« *à l'interprétation donnée par M. le Ministre des Travaux Publics,* « *dans sa Lettre du 23 Août / 4 Septembre 1886,* la ligne dont « il s'agit a continué à être comptée double, sous réserve du « droit du Gouvernement d'exiger le rétablissement de la double « voie aux frais de la Compagnie ». Ainsi, les Arbitres confirmaient l'accord constaté par la Lettre Ministérielle de 1886, et la réserve à laquelle ils faisaient allusion était bien celle qui était exprimée dans cette Lettre, puisqu'ils prenaient eux-mêmes le soin d'y renvoyer.

Quant à l'objection tirée par le Gouvernement en fait que la Lettre Ministérielle de 1886 n'aurait pas été autorisée par un Iradé Impérial, la Compagnie se réfère aux observations présentées par elle, sur la même question, dans sa réponse à la quatrième Réclamation du Gouvernement. En admettant même, — ce qui n'est pas,— que le défaut d'Iradé puisse être opposé dans une circonstance quelconque aux tiers qui ont conclu un accord avec le Ministre compétent, on ne saurait, en aucun cas, exiger la formalité de la Sanction Souveraine pour un arrangement tel que celui dont il s'agit, arrangement qui n'avait en aucune façon le caractère que le Gouvernement lui attribue aujourd'hui, celui d'une « modification essentielle des Conventions existantes ». Aux mois d'Août et de Septembre 1886, la seconde voie de Kouléli-Bourgas à Andrinople n'existait plus depuis un certain nombre d'années; elle avait été supprimée avec l'assentiment du Gouvernement; la Commission Mixte venait de déclarer inutile son rétablissement immédiat et l'obligation de la Compagnie d'effectuer le rétablissement à ses propres frais n'existait pas, ou était fort contestable. Les Conventions de 1872 n'avaient pas prévu cette situation, et le Ministre des Travaux Publics n'y dérogeait en aucune manière ; il confirmait, au contraire, le principe posé par l'Article 15 de la Convention d'Exploitation, et il faisait un acte d'administration sage et prévoyante en obtenant de la Compagnie l'engagement de réinstaller la seconde voie sans rien réclamer au Gouvernement, dès que le trafic à desservir augmenterait notablement. Au reste, comme on l'a démontré ailleurs, le Ministère des Travaux Publics a conclu, à diverses reprises, sans y être autorisé par Iradé, des arrangements comportant, sur des points de détail, des modifications de la Convention de 1872.

Il convient d'ajouter que, si l'objection provenant de l'absence d'Iradé avait une valeur juridique, et si, par suite, la Lettre Ministérielle du 23 Août / 4 Septembre 1886 n'engageait ni le Gouvernement ni la Compagnie qui l'a acceptée, les Parties se retrouveraient dans le même état que si cette Lettre n'avait pas été écrite; c'est-à-dire que la Compagnie ne serait pas tenue au rétablissement de la seconde voie, supprimée avec le consentement du Gouvernement. Toute la différence consisterait en ce que l'action du Gouvernement tendant au rétablissement, serait (même supposée fondée en principe) éteinte par la prescription, n'ayant pas été exercée pendant quinze ans. Il n'en serait autrement que si la prescription avait été interrompue par une demande en justice; un acte extrajudiciaire tel que celui qui a été notifié à la requête du Gouvernement, le 25 Septembre 1880, ne suffuirait pas pour produire cet effet (Article 1666 du Code Civil Ottoman), et le Gouvernement qui aurait pu soumettre la question à l'Arbitrage de 1888, n'a nullement demandé, à cette époque, devant les Arbitres, le rétablissement de la seconde voie; bien au contraire, il a conclu à ce que, en raison de la suppression de cette voie, la longueur du réseau fût considérée comme réduite de 36 kilomètres. En l'état actuel des choses, la Compagnie n'invoque pas la prescription contre la demande du Gouvernement. Elle reconnaît que la prescription n'est pas possible en cette matière, puisque l'engagement contracté par elle en 1886 (et déjà pris le 1er Novembre 1876, voir l'annexe 1), est subordonné à une condition, celle de l'augmentation notable des transports et que, d'après une règle de droit confirmée par l'Article 1667 du Code Civil Ottoman, la prescription ne commence à courir que du jour où l'objet de l'action est devenu exigible. Mais, si le Gouvernement conteste la validité de la condition et réussit, par impossible, dans cette contestation, alors il n'existe plus de motif pour que la prescription n'ait pas couru depuis 1876 et ne soit pas acquise en faveur de la Compagnie.

Le Gouvernement, dans ses Conclusions, réclame à la Compagnie une somme de 629,636 francs, avec intérêts, représentant, d'après lui, sa part « dans l'indemnité de 500 francs par kilomètre « et par an que la Compagnie doit payer jusqu'en 1901, du chef « de la diminution des recettes par suite de l'inexploitation de la « voie parallèle ». Il demande également que, dans les comptes de 1902 et de la période qui précèdera l'époque à fixer par les Arbitres pour la reconstruction de la seconde voie, la Compagnie porte en recettes de ce chef 350,000 francs par an, à titre d'indemnité.

Cette demande, de même que celle qui tend à faire fixer un un délai trimestriel manifestement insuffisant pour le rétablissement de la voie, tombent de plein droit par suite de ce qui précède.

Toutefois, pour que la discussion soit complète, la Compagnie doit s'expliquer, en quelques mots, sur cette partie de la réclamation.

Dans le Compromis d'Arbitrage, il n'est pas question de dommages et intérêts: le Gouvernement y mentionne seulement la « passation aux recettes des frais d'exploitation perçus par la « Compagnie » pour la seconde voie. Le Gouvernement a sans doute renoncé à ce chef de demande, qui se serait retourné contre lui en l'obligeant à restituer, pour partie, le minimum garanti de 1,500 francs par kilomètre, et il lui a substitué la réclamation de dommages et intérêts. Mais cette réclamation, qui n'est pas mentionnée au Compromis et qui n'a pas le caractère d'une demande accessoire, subsidiaire ou reconventionnelle, n'est pas admissible.

Quand même elle serait recevable en droit, elle manquerait de fondement, le Gouvernement n'ayant appuyé et ne pouvant appuyer sur aucune preuve son affirmation d'après laquelle l'absence de la seconde voie entre Kouléli-Bourgas et Andrinople « a causé des entraves au trafic et à l'augmentation des re- « cettes ». Sur ce point, il n'y a, dans les Conclusions adverses, pas même un essai de justification. Le Gouvernement évalue à 500 francs par an et par kilomètre les recettes qui auraient été réalisées en plus, non seulement sur les 36 kilomètres de la seconde voie elle-même, mais sur le réseau tout entier, sauf la ligne de Salonique. L'exagération d'une pareille prétention n'a pas

besoin d'être établie. La vérité est que, si la seconde voie avait existé, elle n'aurait rapporté à l'exploitation aucune recette supplémentaire, puisque, comme on l'a établi plus haut, il ne passe pas même quatre trains par jour dans chaque sens, sur l'unique voie existante, que celle-ci pourrait, sans la moindre difficulté, desservir un trafic dix fois plus considérable que celui des 142 voyageurs et des 315 tonnes de marchandises qui la parcourent en moyenne chaque jour, et que, par conséquent, le défaut de seconde voie n'a fait perdre au trafic du Chemin de fer aucune recette, si minime qu'elle soit.

Par ces motifs, et tous autres à suppléer,

La Compagnie conclut à ce qu'il plaise à MM. les Arbitres

Débouter le Gouvernement Impérial des Conclusions afférentes à sa cinquième Réclamation;

Dire que la Compagnie restera tenue de rétablir à ses frais la seconde voie entre Kouléli-Bourgas et Andrinople, dès que l'accroissement notable des transports viendra à l'exiger, conformément à la Lettre de S. E. le Ministre des Travaux Publics en date du 23 Août / 4 Septembre 1886;

Subsidiairement, dans le cas où MM. les Arbitres viendraient par impossible, à déclarer nul et de nul effet l'accord constaté par ladite Lettre de S. E. le Ministre des Travaux Publics et tous autres accords subordonnant le rétablissement de la seconde voie à un notable accroissement des transports, dire que le Gouvernement Impérial n'a pas le droit de demander ce rétablissement à la Compagnie, son action tendant à cet effet étant non fondée et, en tous cas, éteinte par prescription;

Et condamner le Gouvernement aux dépens.

Sous toutes réserves de modifier ou compléter les présentes conclusions.

(Signé:) GROSS.

ANNEXE I.

COMPAGNIE GÉNÉRALE
POUR
L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER
DE LA TURQUIE D'EUROPE.

N° 67

Constantinople, le 1er Novembre 1876.

Monsieur le Ministre

Me référant aux communications verbales que j'ai eu l'honneur d'adresser à Votre Excellence, je viens lui confirmer, au nom de ma Compagnie, que celle-ci serait disposée, sur le vœu des populations, à établir des haltes avec voie de garage dans les localités suivantes :

1° entre Ourli et Andrinople,

2° entre Andrinople et Moustapha-Pacha,

3° entre Kajadjik-Hasskeui et Yéni-Mahallé, en face du bourg de Tchirpan,

4° entre Philippopoli et Tatar-Bazardjik,

5° à proximité de Séimenly, sur la ligne de Tirnova à Yamboli.

Ma Compagnie serait d'accord d'exécuter les haltes sur ces divers points, en déboursant elle-même les sommes nécessaires, et en avançant, par conséquent, comme par le passé, la part contributive du Gouvernement, désirant avant tout donner suite aux désirs et servir les intérêts des populations.

Le Gouvernement Impérial a autorisé ma Compagnie à utiliser les rails, accessoires et traverses de la seconde voie existant ac-

tuellement entre Kouléli-Bourgas et Andrinople. Il a été bien entendu que ma Compagnie s'engage à rétablir à ses frais cette seconde voie, si l'accroissement du trafic prévu par les Conventions venait à nécessiter ce rétablissement.

Je prie Votre Excellence de vouloir bien me confirmer qu'elle est d'accord avec ce qui précède et d'agréer, etc.

Le Représentant a. i.

(Signé :) KÜHLMANN.

ANNEXE II.

Mouvement des voyageurs ayant traversé le parcours de Kouléli-Bourgas-Andrinople, pendant les années 1891 à 1902.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS.

Années.	1re Classe.	2me Classe.	3me Classe.	Totaux.
1891	5,078	8,067	38,435	51,580
1892	5,157	7,763	37,593	50,513
1893	4,111	7,162	33,789	45,062
1894	4,496	7,001	24,089	35,586
1895	4,482	10,392	32,154	47,028
1896	2,084	6,372	29,784	38,240
1897	2,787	8,198	34,107	45,092
1898	4,060	12,567	41,942	58,569
1899	5,159	10,790	43,452	59,401
1900	5,821	12,615	48,657	67,093
1901	5,646	9,860	44,315	59,821
1902	4,488	12,619	46,220	63,327
Totaux :	53,369	113,406	454,537	621,312

Moyenne par an 51,776

Moyenne par jour 142

ANNEXE III.

Poids des marchandises ayant traversé le parcours de Koulélli-Bourgas-Andrinople, pendant les années de 1891 à 1902.

1891	114,900	Tonnes.
1892	172,793	»
1893	182,584	»
1894	130,569	»
1895	129,542	»
1896	164,246	»
1897	81,431	»
1898	83,165	»
1899	59,172	»
1900	67,321	»
1901	103,542	»
1902	90,636	»
Total	1,379,901	Tonnes.
Moyenne par an	114,991	Tonnes.
Moyenne par jour	315	»

RÉPONSE

A LA

6ème RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

TRAVAUX D'AGRANDISSEMENT.

Cette réclamation n'est, en réalité, que la contre-partie de la ptième demande de la Compagnie, et trouve sa réponse dans ı explications très détaillées données à l'appui de ladite demande. On ut donc se borner ici, sur ce sujet, à de courtes observations.

La Réclamation formulée de ce chef par le Gouvernement, se rise en deux prétentions bien distinctes, et même quelque peu ıtradictoires.

Le Gouvernement affirme, en premier lieu, que la Compagnie ı le droit d'exécuter aucun travail d'agrandissement qui n'au- ıt pas été préalablement autorisé par lui et que, par suite, ıt travail fait par elle sans cette Autorisation, doit demeurer à charge de la Compagnie. Si cette manière de voir était ad- se par MM. les Arbitres, il deviendrait évidemment superflu ıxaminer ce qui peut ou ne peut pas être qualifié d'agrandis- nent. Le Gouvernement serait seul juge en cette matière, puis- e l'octroi ou le refus de l'Autorisation ne dépendrait que de sa lonté.

Il semble que le Gouvernement se soit rendu compte lui-même caractère exorbitant de cette prétention, puisque, dans ses

Conclusions, il demande à MM. les Arbitres de définir ce qu'i faut entendre par un travail d'agrandissement, et qu'il présent cette demande, non pas à titre subsidiaire, mais sur le mêm pied que celle dont il vient d'être parlé, et qui est incompatibl avec elle.

Quoi qu'il en soit, ces deux demandes vont être successive ment examinées.

— I —

Il convient de faire remarquer, avant tout, que les Conver tions conclues entre le Gouvernement et la Compagnie n'exigen nulle part, l'Autorisation préalable du Gouvernement pour l'exécutio d'un agrandissement. Mais, la Compagnie n'a jamais refusé de soumett au Gouvernement, sauf le cas d'urgence, les projets et devis d agrandissements qu'elle voulait exécuter. C'est ce qui résulte de s lettre du 19 Décembre 1894, produite aux débats comme Annexe des Conclusions du Gouvernement et annexée également, sous le N° aux conclusions concernant la septième demande de la Comp gnie. Celle-ci, comme elle l'a constaté dans ses conclusions, s'e toujours conformée, dans la pratique, à la promesse faite par el en Décembre 1894, et le Gouvernement ne le conteste pas. C n'est pas sur ce point que porte le débat actuel. La questio à résoudre est la suivante.

Dans le cas où le Gouvernement refuse d'autoriser un trava d'agrandissement, ce refus exclut-il toute possibilité de discussi sur la nécessité ou l'utilité du travail? En d'autres termes, Gouvernement peut-il opposer devant les Arbitres, à une deman de remboursement des quatre cinquièmes de la dépense, une f de non-recevoir tirée de son refus d'Autorisation? Tel est bi le sens de la prétention formulée par le Gouvernement. Elle e manifestement inadmissible, et cela pour trois raisons.

En premier lieu, elle réduirait à néant la portée de l'Article de la Convention d'Exploitation, qui met à la charge du Gouverneme les quatre cinquièmes des frais des travaux d'agrandissement, sa assujettir cette contribution à son assentiment préalable. L'Article n'a

it plus de sens, si l'on voulait y insérer, par voie d'interprétation, une ndition potestative qui n'y est pas stipulée et qui se formulerait nsi : « Les frais des travaux d'agrandissement seront, pour les quatre cinquièmes, à la charge du Gouvernement, s'il consent à les supporter ». Une pareille stipulation contractuelle aurait été dénuée ı toute signification. Il est clair que, si le Gouvernement conteste tel ou tel travail le caractère d'agrandissement, ce différend, com- e tous autres pouvant s'élever entre le Gouvernement et la ɔmpagnie, doit être soumis à l'Arbitrage prévu par l'Article 35 ı Cahier des Charges. Si les Arbitres décident que le tra- ıil n'est pas un agrandissement, la Compagnie en supporte la ıpense totale. S'ils décident que le travail est un agrandissement, en résulte que le refus d'Autorisation était injustifié. Mais, ı refus ne peut pas, par lui-même, écarter tout débat ultérieur.

Cette solution a d'ailleurs été consacrée, de la manière la plus for- elle, par l'Arbitrage de 1888. Le Gouvernement formulait alors exacte- ent la même prétention qu'aujourd'hui (voir sa réponse du 10 ai 1888 aux conclusions de la Compagnie, annexe 1). Il de- andait aux Arbitres de déclarer que, du moment où un travail avait pas été autorisé par lui, la Compagnie ne pouvait pas ı réclamer les quatre cinquièmes de la dépense. Le dispositif ı ses conclusions s'exprimait ainsi sur ce sujet.

« Par ces motifs, dire que les travaux énumérés dans les conclusions de la Compagnie, même ceux qui ont le caractère d'agrandissements, ne peuvent, pour aucune part, être mis à la charge du Gouvernement Impérial qui ne les a pas autorisés et n'a pas consenti à y contibuer ;

« Rejeter, en conséquence, les demandes et conclusions prises par la Compagnie sous le N° XV,

« Et la condamner aux dépens ».

« Sous toutes réserves. »

A l'unanimité, les Arbitres ont repoussé cette prétention par r Sentence du 3 Juillet 1888 (annexe 1 des conclusions relati- à la septième demande de la Compagnie).

« C'est », ont-ils dit, « au Tribunal Arbitral prévu par le Contrat à décider, en cas de désaccord des Parties, si chaque

« travail d'agrandissement présente un caractère de nécessité ou d
« grande utilité », et, dans le dispositif de leur Décision, ils on
condamné le Gouvernement à payer à la Compagnie la somme d
800,000 francs, à titre de contribution aux frais de travaux qu'i
avait refusé d'autoriser et qui avaient été néanmoins exécuté
par la Compagnie.

Enfin, le Gouvernement lui-même à reconnu, depuis 1888,
deux reprises, qu'il était tenu de contribuer à la dépense d'a
grandissements non autorisés par lui, puisque, en Décembre 189
et en Octobre 1897, il a réglé le compte de la Compagnie e
y admettant des travaux qu'il avait refusé d'autoriser. Les tra
vaux qu'il avait autorisés ne s'élevaient, en effet, qu'à 176,55
francs (voir l'annexe 2), tandis que, dans les Arrangements d
1894 et 1897, il a consenti à prendre à sa charge, du chef de
agrandissements, une somme de 886,779 francs (voir les annexe
4 à 9 des conclusions relatives à la septième demande de l
Compagnie).

Il est donc certain que le refus d'Autorisation ne saura
être considéré comme tranchant, par lui-même, à lui seul et sa
contestation possible, la question de savoir si un travail doit o
non être traité comme un agrandissement. Cette question se pr
sente tout entière et le Gouvernement le reconnaît d'ailleurs, pui
que, abandonnant la thèse absolue qu'il avait d'abord présenté
il convie MM. les Arbitres à déterminer ce qu'il faut entendr
par le mot d'agrandissement.

— II —

D'après les Conclusions du Gouvernement, tout travail, po
être considéré comme agrandissement, devrait remplir les ci
conditions suivantes :

1) « avoir nettement le caractère d'agrandissement »,

2) « constituer une addition nécessitée par un accroisseme
« du mouvement »,

3) « venir en augmentation, et non pas seulement en amé-« lioration de l'objet exploité »,

4) « avoir pour effet l'augmentation des recettes »,

5) « être grandement utile et nécessaire ».

La première et la cinquième de ces conditions ne soulèvent aucune objection, à condition de remplacer, dans la cinquième, le mot *et* par le mot *ou* qui a seul été employé par les Arbitres de 1888.

Quant aux trois autres conditions, et particulièrement à la quatrième, elles ont pour objet de restreindre le sens du mot d'agrandissement d'une manière contraire aux termes comme à l'esprit de l'Article 16 de la Convention d'Exploitation et à la pratique universellement suivie.

L'Article 16, après avoir dit que les travaux d'agrandissement et de seconde voie sont pour les quatre cinquièmes à la charge du Gouvernement, ajoute que « toutes les charges et frais d'en-« tretien et de réparation, en dehors de ces dépenses, seront ex-« clusivement supportés par la Compagnie ». Par là même, il donne, sous forme négative, la définition des agrandissements. Ce terme comprend les travaux qui ne sont ni des travaux d'entretien, ni des travaux de réparation. Pas un ingénieur n'hésitera sur ce qu'il faut entendre par entretien et réparation. Comme la Compagnie l'a expliqué dans les conclusions relatives à sa septième demande, *entretenir* c'est conserver une chose dans l'état où elle se trouve; c'est, par exemple, remplacer les rails ou les traverses d'un chemin de fer, quand ils sont usés, ou maintenir le profil du ballast et des remblais; *réparer*, c'est remettre une chose dans son état antérieur, quand elle a été dégradée par un cas fortuit, et non pas l'usure graduelle; c'est reconstruire un bâtiment écroulé en tout ou en partie, ou rétablir la voie endommagée par un déraillement. Lorsqu'un travail ne rentre pas dans une de ces deux catégories, il a, d'après l'Article 16, le caractère d'un agrandissement; peu importe, à cet égard, s'il aura pour résultat d'augmenter les recettes. L'effet que peut avoir tel ou tel travail sur les produits de l'exploitation, n'a jamais,

dans aucun pays, été considéré comme un des signes distinctifs auxquels on peut reconnaître un agrandissement. Tout ce qu'on exige, c'est que le travail ait pour effet d'accroître la valeur intrinsèque du Chemin de fer. Ainsi, le remplacement d'un ouvrage d'art de peu d'importance par un pont considérable, n'augmente ni la longueur ni la largeur, ni la hauteur de la ligne, et n'ajoute rien aux recettes du trafic; mais il constitue une amélioration notable, et aucun homme compétent ne s'avisera d'y voir un travail de réparation ou d'entretien. Il en est de même de l'établissement d'une digue ou de paraneiges dont parlent les Conclusions du Gouvernement. Ce sont bien des travaux qui augmentent la valeur du Chemin de fer. Le plus souvent, ils grossiront, au lieu de les diminuer, les dépenses d'entretien à la charge de l'exploitant. Mais, quand même ils diminueraient ces dépenses, ce n'en seraient pas moins des travaux nouveaux, et, par suite, ils ne constitueraient ni des travaux d'entretien, ni des travaux de réparation.

Au reste, il est superflu d'entrer, sur ce sujet, dans de longues explications théoriques, ou même d'invoquer, comme l'a fait la Compagnie dans les conclusions relatives à sa septième demande, l'exemple donné par toutes les autres administrations de chemins de fer. Il suffit de se reporter aux précédents tirés des relations passées du Gouvernement et de la Compagnie d'exploitation.

On trouvera, ci-jointe (annexe 3), la liste de 57 travaux d'agrandissement qui a été soumise par la Compagnie à la l'Arbitrage de 1888. Les Arbitres (voir leur Sentence du 3 Juillet 1888, annexe 1 des conclusions relatives à la septième demande de la Compagnie), ont éliminé sept de ces travaux. Parmi les 50 articles qu'ils ont maintenus, on en trouve un très grand nombre qui n'ont pas pour objet ou pour effet une augmentation de recettes; par exemple la construction de remises pour locomotives ou voitures (Nos 2 et 13 de la liste), les ateliers de Yédi-Koulé et Salonique (Nos 19, 37 et 46), l'établissement de maisons ou baraques de gardiens (Nos 48 et 55). Il s'agissait bien là de travaux destinés à faciliter la conservation du matériel roulant ou l'entretien

de la voie. Les Arbitres leur ont reconnu, à l'unanimité, le caractère d'agrandissement.

Le Gouvernement s'est d'ailleurs conformé lui-même, depuis lors, à leur Décision. Comme on l'a vu par les conclusions relatives à la septième demande de la Compagnie (pages 5 à 12), il a valontairement acquitté sa quote-part de quatre cinquièmes du prix d'un très grand nombre de travaux qui ne remplissaient, ni la seconde, ni la troisième, ni la quatrième des conditions posées dans ses Conclusions actuelles. Mais, même dans la période qui fait l'objet du litige soumis aujourd'hui à MM. les Arbitres, si l'on jette les yeux sur le tableau formant l'annexe 10 des conclusions concernant la septième demande de la Compagnie, on constatera que le Gouvernement n'a pas appliqué, dans la pratique, le système qu'il invite MM. les Arbitres à consacrer. Il a autorisé l'exécution de clôtures (Nos 1, 2, 36, 37, 56 du tableau), de remises à locomotives (Nos 4, 20), de fosses de lavage (Nos 4, 33, 54), des maisons de service (Nos 38, 39), de lieux d'aisance (Nos 55 et 77) qui assurément ne rentrent pas dans la définition qu'il donne aujourd'hui des agrandissements. Lorsque, le 11 Décembre 1896, la Compagnie lui a écrit la lettre annexée sous le No 15 aux susdites conclusions, pour lui proposer d'établir, à la gare de Constantinople, trois foses de lavage, le Gouvernement n'a fait nulle difficulté de reconaître à ce travail le caractère d'agrandissement (voir sa réponse du 12/24 Fevrier 1897, annexe 17 des conclusions susmentionnées), bien qu'il s'agît, au premier chef, d'une installation destinée à faciliter l'entretien et ne devant procurer aucune recette additionnelle. Il s'est inspiré du même principe pour autoriser l'établissement de signaux (voir sa lettre du 15/27 Juin 1898, annexe 12 desdites conclusions), parce que ce travail était opportun au point de vue de la sécurité des trains, ou de clôtures (voir sa lettre du 27/8 Novembre 1898, fascicule 37 formant supplément à l'annexe 10 des mêmes conclusions), parce que ces ouvrages, « exécutés en vue de la sécurité « de la voie, sont considérés comme travaux d'agrandissement ». En agissant ainsi, le Gouvernement appliquait, de la manière la plus correcte, l'Article 16 de la Convention d'Exploitation, les règles suivies par tous les pays en cette matière. Mais sa propre

manière de procéder constitue la réfutation la plus concluante du système qu'il présente ,aujourd'hui.

— III —

Le Gouvernement demande, subsidiairement, la désignation d'experts qui seraient chargés de déterminer exactement le caractère des travaux d'agrandissement. La Compagnie estime que les éclaircissements fournis par elle et les lumières de MM. les Arbitres leur permettront de trancher, dès à présent, la question qui leur est soumise ; mais, dans le cas où MM. les Arbitres seraient d'un avis contraire, elle n'a, bien entendu, aucune objection à formuler contre une expetise.

Par ces motifs, et tous autres à supléer,

La Compagnie d'exploitation conclut à ce qu'il plaise à MM. les Arbitres,

Déclarer non fondée la sixième Réclamation du Gouvernement Impérial concernant les agrandissements, l'en débouter ;

Dire que l'on doit considérer comme agrandissements tous travaux n'ayant pas le caractère de travaux d'entretien ou de réparation et reconnus néccssaires ou grandement utiles, soit par le Gouvernement, soit, en cas de refus du Gouvernement, par les Arbitres réunis conformément à l'Article 35 du Cahier des Charges ;

Condamner le Gouvernement aux dépens ;

Subsidiairement, dans le cas où MM. les Arbitres croiraient devoir recourir aux lumières d'un ou plusieurs experts, désigner ce ou ces experts, conformément à l'Article 8 du Compromis.

Sous toutes réserves de compléter ou modifier les présentes Conclusions.

(Signé :) GROSS.

ANNEXE I.

ARBITRAGE DE 1888.

RÉPONSE

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

AUX CONCLUSIONS DE LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

N° XV.

TRAVAUX D'AGRANDISSEMENT.

Plaise à la Commission Arbitrale,

Attendu que la Compagnie, énumérant dans ses conclusions inquante-sept chefs de travaux divers qu'elle aurait exécutés omme « travaux d'agrandissement », réclame au Gouvernement Imérial les quatre cinquièmes de la somme de 1,695,580.99 francs, laquelle elle évalue la dépense d'exécution;

Qu'elle se fonde, pour cette réclamation, sur l'Article 16 de Convention d'Exploitation du 18 Mai 1872, aux termes duquel les frais des travaux d'agrandissement et de double voie sont supportés à raison de quatre cinquièmes par le Gouvernement et d'un cinquième par la Compagnie d'exploitation, toutes les charges et frais d'entretien et de réparation en dehors de ces dépenses devant être exclusivement supportés par la Compagnie »;

Mais attendu que des constructions quelconques devant agrandir ou modifier le domaine immobilier du Chemin de fer, ne pouvaient être exécutées, même aux frais exclusifs de la Compagnie locataire, qu'avec l'Autorisation formelle et préalable du Gouvernement Impérial, propriétaire des lignes;

Que ce principe de raison et de droit commun a été nettement rappelé à la Compagnie par le Ministère des Travaux Publics, dès le premier moment où la question des agrandissements a été discutée;

Que, notamment, dans sa Lettre ci-annexée du 19/1 Juillet 1874, le Ministère déclarait à M. Paulin Talabot, président du conseil d'administration de la Compagnie d'exploitation, que « le Gouvernement Impérial n'a jamais reconnu et ne saurait reconnaître à « la Compagnie le droit de faire aucun changement de quelque « importance, d'élever aucune construction, ni d'exécuter aucun « agrandissement, sans s'être préalablement muni de son approba- « tion formelle », que « cette règle indiscutable devait être suivie « même dans le cas où la Compagnie prendrait toutes les dé- « penses à sa charge exclusive », et que « le Gouvernement était « résolu de ne reconnaître, comme régulièrement exécuté, aucun des « travaux accomplis sur les lignes sans son approbation préala- « ble »;

Que le Ministère revenait sur la même déclaration dans une Lettre suivante, également ci-annexée, du 25/6 Août 1874;

Que, de son côté, la Compagnie, tout en essayant de persuader au Ministère des Travaux Publics que l'Article 16 de la Convention lui donnait le droit d'exécuter sans Autorisation les travaux utiles, reconnaissait elle-même la necessité de tempérer le caractère arbitraire de son interprétation, en déclarant qu'elle ne commencerait ces travaux sous sa responsabilité propre que *dans le cas où le peu d'importance relative du travail lui rendrait possible une pareille initiative* (voy. lettre de la Compagnie du 17 Juin 1874 reproduit dans ses annexes, page 5);

Qu'en outre, dans la pratique, la Compagnie a implicitement admis le vrai sens de l'Article précité, en faisant souvent des

démarches, comme elle l'avoue dans ses conclusions, pour obtenir l'Autorisation nécessaire du Gouvernement Impérial ;

Qu'elle a même parfois renoncé à l'établissement des travaux qu'elle jugeait utiles, faute d'avoir obtenu cette Autorisation (voy. les deux lettres de la Compagnie du 1er Novembre et du 26 Décembre 1875 reproduites dans son fascicule, page 7);

Attendu, en second lieu, que l'obligation d'obtenir l'assentiment du Gouvernement Impérial avant d'entreprendre les travaux dont il s'agit, s'imposait à la Compagnie, pour cet autre motif qu'elle prétendait mettre les quatre cinquièmes de la dépense à la charge du Gouvernement ;

Qu'il serait contraire à toutes les règles du droit que le Gouvernement ait pu se trouver engagé, sans son aveu et sans mandat formel, dans les dépenses importantes que nécessitaient les travaux exécutés ;

Attendu, en fait, que la Compagnie avoue n'avoir pas obtenu l'assentiment du Gouvernement Impérial pour les divers travaux qu'elle a exécutés de son propre chef ;

Que, hors une ou deux exceptions, elle a même négligé de soumettre au Ministère des Travaux Publics les plans et devis nécessaires ;

Que, bien plus, la plupart de ces travaux dits d'agrandissement ont été exécutés sans qu'elle ait même songé à demander l'Autorisation du Ministère ;

Que tous ces faits ressortent de la correspondance qui montre, en outre, que le Ministère, quand il a été prévenu, a toujours invariablement refusé toute contribution aux frais que devait entraîner l'exécution des travaux projetés ;

Attendu que, pour toutes ces raisons de droit et de fait, la Compagnie n'est pas fondée à mettre les quatre cinquièmes des frais des travaux dont il s'agit à la charge du Gouvernement, par application de l'Article 16 précité ;

Attendu que, cherchant une autre base à sa réclamation, la Compagnie allègue l'utilité de ces travaux et invoque les principes de la gestion d'affaires;

Mais attendu que, si certaines législations accordent à celui qui a géré utilement les affaires d'autrui le droit de réclamer ses débours et dépenses, ce droit n'est reconnu qu'avec la plus grande circonspection; qu'il suppose l'absence du maître ou son impuissance d'agir lui-même; qu'il suppose, en outre, que le gérant s'est borné aux actes d'administration et de conservation des droits, et ne s'étend nullement aux actes qu'il a plu au gérant d'accomplir pour augmenter le patrimoine du maître, sous prétexte d'utilité; qu'autrement, la fortune de chacun serait livrée à la discrétion de toute personne qui entreprendrait de la modifier en invoquant l'utilité des changements;

Attendu, d'ailleurs, que la Législation Ottomane est muette sur la gestion d'affaires et qu'elle contient, au contraire, des dispositions directement applicables au cas actuel;

Qu'ainsi, dans l'Article 529, le Code Civil Ottoman laisse formellement à la charge du locataire les dépenses des agrandissements ou embellissements qu'il a pu exécuter dans l'immeuble loué, sans l'assentiment du propriétaire;

Attendu au surplus que, soit qu'on s'en tienne à l'Article 16 de la Convention, soit qn'on recoure à d'autres principes de droit, il convient de remarquer que l'exception des haltes et stations nouvelles et de l'extension des voies de garage qui ont pu être nécessitées par l'accroissement du trafic, les travaux énumérés dans les conclusions de la Compagnie n'ont, à aucun titre, le caractère d'agrandissement;

Qu'ils remontent, pour une grande partie, aux premières années d'exploitation et constituent des travaux de premier établissement ou de parachèvement incombant au constructeur des lignes

Que, si c'est réellement la Compagnie d'exploitation qui les a exécutés, elle est libre de recourir contre le constructeur auquel elle s'est du reste substituée, pour ces travaux, par la Convention du 10/22 Décembre 1885;

Mais qu'en aucun cas, ces travaux ne peuvent être supportés par le Gouvernement;

Q'enfin, les travaux d'agrandissement proprement dits, évalués par la Compagnie à deux cent mille francs, n'ont pas pu coûter réellement plus de cent mille francs;

Que, sur ce point comme sur tous les autres, les états présentés par la Compagnie ne sont appuyés d'aucune pièce justificative et les prix en sont énormément exagérés;

Par ces motifs,

Dire que les travaux énumérés dans les conclusions de la Compagnie, même ceux qui ont le caractère d'agrandissements, ne peuvent, pour aucune part, être mis à la charge du Gouvernement Impérial qui ne les a pas autorisés et n'a pas consenti à y contribuer;

Rejeter, en conséquence, les demandes et conclusions prises par la Compagnie, sous le n° XV,

Et la condamner aux dépens.

Sous toutes reserves.

Constantinople, le 28 Avril/ 10 Mai 1888.

Pour le Gouvernement Impérial Ottoman

(*Signé* :) GESCHER.

« GABRIEL.

« L. ROTA.

« ED. CARO.

ANNEXE II.

TRAVAUX D'AGRANDISSEMENT EXÉCUTÉS, DE 1888 A 1896, ET AUTORISÉS PAR LE GOUVERNEMENT AVANT LEUR EXÉCUTION.

Années.	Nombre.		Part de dépenses du Gouvernement Impérial. Piastres or.
1888	—		—
1889	—		—
1890	—		—
1891	3		108,300
1892	3		18,600
1893	—		—
	6	Piastres or	126,900
		Francs	29,187
1894	5		79,988
1895	5		387,646
1896	10		172,944
	20	Piastres or	640,578
		Francs	147,333
Total :	26	Piastres or	767,478
		Francs	176,520

ANNEXE III.

LISTE DES TRAVAUX D'AGRANDISSEMENT QUI A ÉTÉ SOUMISE PAR LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION A L'ARBITRAGE DE 1888.

1. Bâtiment de restaurant à Tchorlou.
2. Remise pour locomotives à Tchorlou.
3. Bâtiment pour logement du personnel à Uskub.
4. Remise de voitures à Andrinople.
5. Bâtiment de restaurant à Andrinople.
6. Magasins à marchandises à Constantinople.
7. Magasins à Dédéaghatch.
8. Hangar pour céréales à Andrinople.
9. Hangar pour céréales à Kayadjik.
10. Hangar pour céréales à Philippopoli.
11. Hangar pour céréales à Tatar-Bazardjik.
12. Voies pour le dépôt de charbon à Constantinople avec baraque. abri pour le train de S. M. I. le Sultan.
13. Remise pour locomotives à Constantinople.
14. Quai provisoire de Constantinople.
15. Annexes au bâtiment de station de Koum-Kapou.
16. Halte de Yéni-Kapou.
17. Halte de Davoud-Pacha.
18. Halte de Psamatia.
19. Atelier et voies nouvelles à Yédikoulé.
20. Salle d'attente à Macrikeui.
21. Extension des voies à Macrikeui.
22. Extension des voies de la gare de San-Stéfano.
23. Nouvelle station de Spartakoulé.
24. Prolongement de la voie morte à Hademkeui.
25. Maison d'habitation à Hademkeui.

26. Remise pour locomotives et extention de voies à Tcherkesskeui.
27. Seconde conduite télégraphique Constatinople-Andrinople.
28. Bâtiment d'habitation à Andrinople.
29. Annexe au bâtiment de station à Andrinople.
30. Nouvelle station à Kadikeui.
31. Extension des voies de la gare de Tirnova.
32. Extension des voies de la gare de Yéni-Mahalé.
33. Extention des voies de la gare de Radné-Mahalessi.
34. Voies au col de Mahamly.
35. Deux hangars à blé à Solonique.
36. Maison pour employés à Salonique.
37. Atelier de réparation à Salonique.
38. Extension des voies de la gare de Salonique.
39. Halte de Goumendjé.
40. Halte de Stroumnitza.
41. Extension des voies de la gare de Vénéziani.
42. Bâtiment d'habitation à Kacianik.
43. Halte de Vucitern.
44. Installations diverses à Salonique.
45. Installations diverses à la gare de Constantinople.
46. Installations diverses à l'atelier de Yédikoulé.
47. Ponts à bascule à Kabadjé et Sinékli
48. Maison de garde au pont de l'Arda.
49. Installations diverses à Tcherkesskeui.
50. Installations diverses à Koumcapou.
51. Installations d'une cuisine à Krivolak.
52. 4e voie à Baba-Eski.
53. 2e plaque tournante au quai de Constantinople.
54. Installations diverses à Andrinople.
55. Baraques à Tirnova, Karasuli, Pristina, Garatzko, Vucitern, Salonique.
56. Prolongement de l'échelle de débarquement à Salonique.
57. Etablissement d'une rampe de chargement pour le petit bétail à Tchorlou.

RÉPONSE

à la septième réclamation du Gouvernement Impérial.

Franchise douanière.

L'Exposé et les conclusions du Gouvernement contiennent un certain nombre d'erreurs qu'il importe de rectifier avant d'aborder l'examen de la demande elle-même.

Ainsi, le Gouvernement afferme (page 2) que la Compagnie a la prétention de « bénéficier de la franchise douanière pour des objets qui ne « peuvent cependant être compris dans aucune des catégories d'exemption « prévues au Cahier des Charges et déterminées par la sentence arbitrale « de 1888 ». Il accuse la Compagnie (page 3) « d'exiger l'exonération de « tous impôts douaniers, pour tous objets quels qu'ils soient, pouvant être « utilisés dans son service d'exploitation ». La Compagnie n'a jamais élevé de prétention pareille. Elle reconnaît n'avoir droit à l'exemption que pour les objets nécessaires au premier établissement, à l'entretien du matériel fixe et roulant et à la pose de la double voie lorsqu'il y aura lieu. Elle ne réclame la franchise pour aucun autre objet, et le Gouvernement ne cite aucun cas où elle se serait départie de cette règle.

Mais le Gouvernement se trompe lorsque, dans le premier paragraphe de ses conclusions, il limite la franchise aux objets « servant à l'entretien du matériel fixe et roulant », sans parler des objets nécessaires au « premier établissement ». Ces derniers objets jouissent également de la franchise, aux termes de l'article 24 et de la sentence arbitrale. Et, pour écarter tout malentendu, cette sentence a nettement établi que les travaux

de premier établissement ne cessent pas avec l'ouverture des lignes, que des travaux de cette nature peuvent être exécutés à toute époque, du moment où ils s'appliquent à un ouvrage nouveau. (Voir la sentence arbitrale du 18 Juin 1888, annexes des conclusions concernant la treizième demande de la Compagnie). Au reste, le Gouvernement qui omet de parler des objets de premier établissement à la troisième page, dans ses conclusions, les mentionne à la seconde page, dans son Exposé, comme ayant droit à la franchise. On peut donc supposer que l'ommission de ces objets à la troisième page n'est qu'une erreur de copie.

A l'inverse, le Gouvernement qui, dans le premier paragraphe de ses conclusions, reconnaît la franchise des objets servant à l'entretien comme résultant du Cahier des Charges, déclare dans l'Exposé, à la seconde page que c'est le Ministère des Travaux Publics qui « a autorisé la franchise « douanière aux matériaux reconnus nécessaires à l'entretien du matériel « fixe et roulant ». L'erreur est, cette fois, à la seconde page et non à la troisième. Il est certain que l'exemption dont il s'agit est inscrite dans le Cahier des Charges et confirmée par la sentence arbitrale, que, par conséquent, elle ne résulte pas simplement d'une autorisation Ministérielle.

En ce qui concerne les objets qui peuvent servir, soit à l'exploitation proprement dite, soit à l'entretien du matériel fixe et roulant ou au premier établissement, il est exact que, comme le dit le Gouvernement (Exposé, page 2), il est intervenu une entente d'après laquelle la moitié de ces objets paie les droits de douane. C'est cette entente dont la Compagnie a parlé au bas de la page 5 des conclusions relatives à sa treizième demande, et dont elle a reproduit le texte à l'annexe 40 desdites conclusions. Elle est fort rationnelle, parce que, dans la pratique, il est très difficile de déterminer, au moment de l'importation d'un objet, à quel usage il sera employé. Autant qu'on en peut juger d'après la rédaction un peu vague de ses conclusions, le Gouvernement ne semble pas retirer l'assentiment qu'il a donné à ce *modus vivendi*. En fait, il coutinue de l'appliquer, comme on peut le voir par exemple par une lettre Ministérielle du

21/3 février 1903 (Annexe 1) postérieure à la signature du compromis et reconnaissant la franchise pour la moitié de 1000 sacs de chaux hydraulique. Mais le Gouvernement fait erreur lorsque, à la page 2, il qualifie la demi-franchise dont il s'agit comme « excédant les limites de l'article 24 ». L'entente a le caractère d'un forfait ayant pour objet de faciliter la perception des droits sur les articles qui y sont soumis. Elle a été admise parce qu'on a reconnu, en fait, à la suite d'une longue expérience, que la moitié des importations pouvant servir à plusieurs fins, devait être considérée comme destinée à l'exploitation proprement dite. Si l'accord venait à ne plus fonctionner, la perception serait plus compliquée ; mais elle ne rapporterait pas davantage à la douane.

Dans son Exposé, le Gouvernement présente la franchise des rails, du charbon de forge pour les ateliers et du coke pour les fonderies comme résultant d'une faveur accordée par lui et toujours révocable. Il est certain au contraire que ces objets servent, soit au premier établissement, soit à l'entretien : c'est ce que le Gouvernement a reconnu par la lettre Ministérielle du 23/5 Mai 1892 (annexe 2) écrite conformément à une décision du Grand Vézir. Il est également incontestable que le charbon et le coke employés dans les forges et ateliers de la Compagnie ne peuvent servir qu'à l'entretien, ce qui les distingue du charbon utilisé pour la traction des trains, lequel n'entre qu'en acquittant les droits de douane.

Ces rectifications faites, la Compagnie va examiner ci-après les diverses demandes formulées par le Gouvernement dans le dispositif de ses conclusions:

1) *Dire que la Compagnie est tenue de se conformer strictement aux dispositions de l'article 24 du Cahier des Charges d'exploitation.*

Cette demande ne soulève aucune objection. La Compagnie ne réclame, de son côté, que l'application de l'article 24, et c'est le Gouvernement qui y déroge, comme on va l'établir.

2) Dire, *notamment, que la construction ou réfection d'un pont ne saurait, en ce qui concerne la franchise des droits d'entrée des matériaux nécessaires à cette construction ou réfection, être comprise dans aucune des catégories prévues d'exemption.*

Il est manifeste que, par exemple, l'introduction de pièces de fer pour le tablier d'un nouveau pont, ou de chaux ou de ciment pour la construction de ses piles ou culées, concerne un travail de premier établissement et se trouve par suite sous le régime de la franchise en vertu du Cahier des Charges. C'est ce que le Gouvernement a reconnu à maintes reprises, en dernier lieu par la lettre Ministérielle précitée du 21/3 Février 1903 (Annexe 1). Il est également clair que les mêmes matières introduites pour l'agrandissement d'un pont existant, servent aussi au premier établissement et que si elles sont destinées à des travaux de consolidation ou de réparation d'ouvrages non modifiés, elles concernent des travaux d'entretien. Dans les deux cas, la franchise est de droit, comme le Gouvernement l'a admis en de très nombreuses circonstances. (Voir notamment les annexes 14, 15,25 des conclusions relatives à la treizième demande de la Compagnie.) La demande actuelle du Gouvernement que n'accompagne d'ailleurs aucune explication, n'est donc pas légitime.

3) Dire, *en tous cas, que la Compagnie est mal fondée à réclamer la franchise douanière pour les objets ci-dessous: instruments de nivelage, boussoles, cuirs de toutes espèces, instruments de mesurage, articles de dessin et de bureau et tout ce qui se rapporte aux terrassements, aux ponts et aux objets de consommation de l'exploitation.*

La Compagnie n'a, à sa connaissance, jamais prétendu à la franchise pour des objets tels que les fournitures de bureau. Le Gouvernement ne produit d'ailleurs aucune demande de ce genre formulée par elle. Il se trouve au contraire que, dans une lettre du 28 Octobre 1892 (Annexe 33 des conclusions relatives à sa treizième réclamation), elle a formellement désavoué toute idée de ce genre. Quant à la plupart des autres objets qui

figurent dans l'énumération ci-dessus, il n'est pas possible de dire *a priori* et d'une manière générale s'ils jouiront ou ne jouiront pas de la franchise: tout dépend de leur destination. Ainsi, une pièce de cuir peut servir à remplacer les courroies des fenêtres d'une voiture à voyageurs et être employée, dans ce cas, à l'entretien du matériel roulant, ce qui implique l'exemption du droit de douane. Ainsi encore un sac de plâtre entrera ou non sans acquitter l'impôt suivant qu'il sera utilisé pour la construction d'un bâtiment de station nouveau (premier établissement) ou qu'il servira à boucher les fissures survenues dans une construction existante. Par conséquent, la demande du Gouvernement ne saurait être accueillie dans les termes où elle est formulée.

Subsidiairement, ordonner une expertise pour la détermination des matériaux et objets mentionnés à l'article 24 du Cahier des Charges.

Pour les motifs qui viennent d'être indiqués, on n'aperçoit pas quelle pourrait être l'utilité d'une expertise. Il n'existe pas ou presque pas d'objets qui, par leur nature même et indépendamment de leur destination, aient ou n'aient pas droit à la franchise accordée par l'article 24 du Cahier des Charges. L'application de cette franchise soulève des questions d'espèce, qui se produisent au fur et à mesure des importations, et qui ne sauraient être résolues d'avance.

Par ces motifs et tous autres à suppléer,

La Compagnie d'exploitation conclut à ce qu'il plaise à Messieurs les arbitres;

Donner acte à la Compagnie de ce qu'elle s'est conformée et continuera de se conformer strictement aux dispositions de l'Article 24 du Cahier des Charges, comme le demande le Gouvernement;

Débouter le Gouvernement Impérial du surplus de ses conclusions principales et subsidiaires relatives à sa septième réclamation ;

Et condamner le Gouvernement aux dépens.

Sous toutes réserves de modifier ou compléter les présentes conclusions.

(signé) Gross.

ANNEXE I

A LA RÉPONSE DE LA SEPTIÈME RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

MINISTÈRE
du Commerce
et des Travaux Publics.

Constantinople, le 21/3 Février 1903.

N° 112855 X 101.

A LA COMPAGNIF D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

Par votre honnorée N° 3355 du 12 Juillet 1902, vous demandiez la franchise en douane des 500 sacs, destinés pour les travaux d'agrandissement, sur les 1000 sacs chaux hydrolique que vous aviez fait venir d'Europe pour employer aux travaux d'agrandissements et de réparation de certains ponts.

Après examen, il a été constaté que ces sacs de chaux hydraulique devaient servir non seulement pour la construction d'un nouveau pont, mais encore pour les travaux de réparations, tels que prolongement, de certains autres ponts.

Bien que les travaux de la construction du nouveau pont soient naturellement considés comme travaux de premier établissement et que la chaux hydraulique employée ponr cette construction doive nécessairement être exemptée des droits de douane, les autres travaux n'étant que des travaux de réparations et d'améliorations de ceux déjà existants, ceux-ci ne peuvent pas être considérés comme travaux de premier établissement et, par conséquent, les objets nécessaires pour ces réparations ne peuvent pas, de par la convention même, être affranchis des droits de douane.

Suivant avis de l'Administration des Chemins de fer, j'ai l'honneur de vous informer que cette franchise ne pourra être accordée que pour la chaux devant servir pour le nouveau pont à être construit et saisis cette occasion etc.

Le Ministre du Commerce
et des Travaux Publics :

Signé : Zihni.

ANNEXE II

A LA RÉPONSE A LA SEPTIÈME RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

EMPIRE OTTOMAN.
MINISTÈRE DU COMMERCE
ET DES TRAVAUX PUBLICS.

SÉCRÉTARIAT GÉNÉRAL

N° 62622 X 7.

Constantinople, le 23/5 Mai 1892.

A LA DIRECTION

DE LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE ROUMÉLIE.

Au reçu de vos deux lettres en date des 21 Mars et 8 Avril 1892, demandant la franchise de droits de douane pour 500 Tonnes environ de rails que vous avez fait venir pour l'entretien de la ligne de Constantinople-Andrinople, j'en avais référé à la Sublime Porte ; dans sa réponse, S. A. le Grand Vézir me fait savoir qu'il n'y a pas lieu de percevoir des droits de douane pour les dits rails; aussi j'ai l'honneur de vous aviser qu'il a été écrit à la Direction Générale des Contributions Indirectes en conséquence de l'ordre de S. A. le Grand Vézir.

Veuillez agréer etc.

Le Ministre du Commerce
et des Travaux Publics:

(*signé*) HUSSEIN TEFVIK.

Certifié conforme à l'original.

(*Cachet*)

RÉPONSE

A LA

8ème RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

LOYERS DES LOCAUX

AFFECTÉS AU SERVICE DOUANIER.

Dans les conclusions relatives à sa quinzième demande, la Compagnie a justifié la réclamation qu'elle formule du chef des loyers afférents aux locaux qu'elle a loués par contrat au Gouvernement dans les stations de Constantinople, d'Andrinople, d'Uskub et de Moustapha-Pacha. Elle a, en même temps, prévu et réfuté par avance les arguments sur lesquels le Gouvernement s'appuie pour refuser le paiement de ces loyers. Elle se réfère aux conclusions susmentionnées, et ajoute seulement ici quelques observations supplémentaires, en répondant à la répétition que le Gouvernement formule au sujet des loyers déjà payés par lui, tant pour les quatre localités ci-dessus indiquées que pour les locaux de Dédéaghatch.

I

Il convient de mettre de côté, en premier lieu, toute la parti de la Réclamation du Gouvernement qui concerne les locaux d'Us kub et d'Andrinople. En effet, quelque interprétation que l'o veuille donner à l'Article 23 du Cahier des Charges d'Exploita tion, qui parle des stations « où le Chemin de fer entre su « un territoire étranger », et à l'Article 4 de la Convention rela tive aux Stations, qui parle des « stations frontières », il est éviden que des villes siutées, comme Uskub et Andrinople, à 60 ou 9 kilomètres de toute ligne de Douanes, ne sauraient à aucun titr tomber sous l'application de ces Articles. Aussi les Conclusion du Gouvernement glissent-elles très rapidement sur ce qui les con cerne. Elles se bornent à dire que les Bureaux de Douane y on été établis « pour favoriser le Chemin de fer », et que, par con séquent, l'équité y interdit la perception de tout loyer. Ce mot n'est admissible ni en fait, ni en droit ou en équité. En fai les Bureaux d'Uskub et d'Andrinople ont été créés, non pas pa faveur pour la Compagnie, mais dans l'intérêt du public et d l'Aministration Douanière. En droit, peu importe dans quelle inte tion ils ont été établis. La seule question est de savoir s d'après les Contrats en vigueur, la Compagnie est tenue de fou nir gratuitement le local. Et cette question, sur la solution d laquelle les Articles 23 et 4 précités ne laissent aucun doute, été formellement tranchée par le Gouvernement lui-même, puisqu le 31 Octobre 1888 et le 6 Janvier 1894, il a signé avec l Compagnie des baux portant sur les locaux dont il s'agit (vo annexes 4 et 5 des conclusions relatives à la quinzième demand de la Compagnie). Il est clair que les Articles 23 du Cahier d Charges et 4 de la Convention relative aux Stations, n'auraie aucun sens, si, d'une manière générale, la Compagnie était ten de fournir des Bureaux de Douane dans toutes les Stations où conviendra au Gouvernement de lui en demander. Le Gouverneme invoquerait, d'aillleurs, en vain le Règlement Douanier do il reproduit l'Article 5 à l'Annexe III de ses Conclusion La Compagnie a démontré qu'un Règlement promulgué p le Gouvernement sans entente avec elle, n'a pas pu modifier étendre les dispositions expresses de son Contrat d'Exploitation du Cahier des Charges annexé à ce Contrat, non plus que la Convention relative aux Stations, C'est ce dont le Gouverneme

s'est d'ailleurs rendu compte lui-même, puisque le Règlement date de 1891, et que le bail rélatif au local d'Uskub est postérieur de trois années.

II

Quoique située à proximité d'une ligne de Douanes, la station de Moustapha-Pacha se trouve, au point de vue juridique, exactement dans les mêmes conditions que celles d'Uskub et d'Andrinople. La Roumélie Orientale est restée, en droit, une Province de l'Empire, et les Chemins de fer qu'y exploite la Compagnie, en vertu de la Convention de 1872, sont régis par cette Convention, comme le reste du réseau. La ligne douanière qui la sépare du Vilayet d'Andrinople, n'est qu'une ligne de Douanes intérieure, et la station de Moustapha-Pacha n'est certainement, ni une station où le Chemin de fer entre sur un territoire étranger, ni une station frontière. Le Gouvernement lui-même ne lui attribue pas ce caractère dans ses Conclusions et la qualifie seulement de « frontière douanière ». Mais, ce dernier terme ne figure nulle part dans les Conventions. Au reste, quand même on voudrait considérer la station de Moustapha-Pacha comme une station frontière, il n'en résulterait nullement que la Compagnie devrait y mettre *gratuitement* des locaux à la disposition de la Douane, comme la Compagnie l'a démontré dans ses conclusions à l'appui de sa quinzième demande (page 4), et comme le Gouvernement l'a reconnu en concluant avec elle le bail du 27 Octobre 1888.

III

En ce qui touche la station de Constantinople, la Compagnie ne conteste point son obligation de mettre un local à la disposition du Gouvernement, cette obligation résultant de l'Article 4 de la Convention du 18 Mai 1872 relative aux Stations. Mais cette mise à la disposition du Gouvernement doit-elle être gratuite?

Comme on le sait, le Gouvernement a lui-même répondu négativement à cette question, en signant le bail du 13 Octobre 1888 et en le renouvelant d'année en année jusqu'en 1897, longtemps après la promulgation du Règlement de 1891 sur lequel il essaie de s'appuyer aujourd'hui. On a dit plus haut que ce Règlement n'a pas pu avoir pour effet de modifier les Contrats en vigueur. Il ne parle d'ailleurs pas de gratuité, et emploie les mêmes termes que la Convention de 1872, ceux de « mettre à la disposition ». Si, comme l'affirment les Conclusions du Gouvernement, les autres Compagnies de Chemins de fer n'exigent pas de loyer, c'est sans doute que leurs Conventions avec le Gouvernement ne le permettent point. Quant à la prétention d'après laquelle les mots « mettre à la disposition » impliquent nécessairement la gratuité, elle trouve sa réfutation dans le Cahier des Charges de la Compagnie, puisque l'Article 23 porte que la Compagnie « mettra gratuitement à la disposition » du Gouvernement des locaux de la Douane et du Commissariat dans certaines stations. Du moment qu'on a, dans ce passage et dans plusieurs autres Articles du Cahier des Charges, pris soin de stipuler la gratuité en termes exprès, c'est qu'elle ne se présumait pas d'elle-même et ne résultait pas de l'emploi de la formule « mettre à la disposition ». Quant à l'objection tirée de ce que la Compagnie pourrait, en exigeant un loyer exorbitant, rendre illusoire l'engagement qui résulte pour elle de l'Article 4 de la Convention relative aux Stations, elle est sans valeur, puisque, en cette matière comme en tout autre, si une des parties abuse d'un droit contractuel, le recours aux tribunaux (dans l'espèce, aux Arbitres) est ouvert à l'autre partie.

Le Gouvernement allègue enfin que, puisque l'Article 23 du Cahier des Charges impose à la Compagnie la fourniture gratuite de locaux dans des bâtiments construits par elle-même et à ses frais, cette gratuité doit être admise à plus forte raison quand les bâtiments n'ont rien coûté à la Compagnie et lui ont été remis à l'origine du bail. Cet argument dénué de valeur juridique en tout état de cause, porterait à faux, en tous cas, dans l'espèce actuelle; car la Compagnie a contribué aux frais

d'établissement du local en question. Il n'y a aucune déduction à tirer du rapprochement de l'Article 23 du Cahier des Charges et de l'Article 4 de la Convention relative aux Stations, c'est que le premier de ces Articles stipule la gratuité, et que le second ne la stipule pas.

IV

Non content de refuser le paiement des loyers qu'il a laissés en souffrance, depuis 1897, pour les locaux de Constantinople, d'Andrinople, d'Uskub et de Moustapha-Pacha, le Gouvernement élève aussi — aujourd'hui, pour la première fois, — la prétention de ne pas verser ceux qui correspondent aux magasins qui lui ont été loués par la Compagnie à Dédéaghatch, en vertu des baux renouvelés en dernier lieu, sans la moindre difficulté, en 1901 (voir l'annexe 12 des conclusions relatives à la quinzième demande de la Compagnie). Aucune explication spéciale n'est fournie, dans les Conclusions du Gouvernement, au sujet de cette prétention d'origine toute récente. Mais, de certains passages de ces Conclusions, il semble résulter que le Gouvernement considère toute station située au bord de la mer comme une station frontière, et entend lui appliquer, en conséquence, l'Article 4 de la Convention de 1872, interprété dans le sens de la gratuité.

Sur la question de savoir si les mots « mettre à la disposition », employés dans cet Article, signifient « mettre gratuitement à la disposition », la Compagnie s'est expliquée plus haut et n'a pas à y revenir.

Mais l'Article 4, de quelque façon qu'on l'interprète, ne saurait, en aucun cas, s'appliquer à une localité telle que Dédéaghatch qui n'est nullement une station frontière. Pour le prouver, il suffit de jeter un coup d'œil sur cet Article lui-même. Il porte que la Compagnie devra mettre des locaux à la disposition du Gouvernement, « dans la station de Constantinople, *ainsi que* dans « chaque station frontière ». Cette rédaction montre clairement que les rédacteurs n'ont pas considéré la station d'un port maritime,

tel que Constantinople, comme une station frontière; car, autrement, ils n'auraient pas fait de Constantinople une mention spéciale, et ils ne se seraient pas servis de la formule « ainsi que ». Ils auraient dit simplement; « La Compagnie mettra à la disposition du Gouvernement, dans chaque station frontière... ». Ou bien, s'ils avaient voulu mentionner spécialement Constantinople, ils auraient dit : « La Compagnie mettra à la disposition du « Gouvernement, dans la station de Constantinople, ainsi que dans « chaque *autre* station frontière . ». Le Gouvernement s'en est si bien rendu compte que, instinctivement, il a, dans ses Conclusions, employé cette dernière formule. Nous y lisons, en effet, à la page 3 : «L'Article 4 de la Convention des Stations porte que la « Compagnie mettra à la disposition de la Direction de Douanes, « dans la station de Constantinople et dans les *autres* stations « frontières, un bâtiment suffisant pour cinq à dix employés ». La citation est inexacte. Elle prouve seulement que le Gouvernement, pour donner une apparence de fondement à l'argument invoqué par lui, s'est trouvé amené à dénaturer involontairement le texte de la Convention.

V

Par suite de ce qui a été dit ci-dessus, la réclamation du Gouvernement tendant au remboursement des loyers payés par lui dans le passé, tombe d'elle-même, et il n'y a pas lieu d'y insister davantage.

On fait remarquer seulement, à titre tout à fait subsidiaire, que, dans aucun cas, il ne pourrait y avoir lieu à ce remboursement, les paiements effectués par le Gouvernement, l'ayant été en vertu de contrats régulièrement conclus et ayant été portés, chaque année, en vertu de l'Article 11 du Cahier des Charges (Pièces Générales, page 27) dans les comptes annuels des recettes de l'exploitation, comptes approuvés par le Ministère des Travaux Publics.

Le Gouvernement allègue en vain, dans ses Conclusions, que la Convention d'Exploitation de 1872 et ses Annexes ayant été approuvées par Iradé Impérial, aucune modification n'y pouvait être apportée sans la Sanction Souveraine.

En thèse générale, si même il s'agissait d'une modification de la Convention ou de ses Annexes, le Gouvernement serait certainement engagé envers les tiers par la signature du Ministre compétent. Comme la Compagnie l'a expliqué en détail dans sa réponse à la quatrième Réclamation du Gouvernement, la promulgation d'un Iradé Impérial est une formalité d'ordre intérieur, qui peut être considérée par eux comme nécessaire pour couvrir leur propre responsabilité, mais qui n'est nullement indispensable pour la création d'une obligation juridique de l'Etat, et sur l'accomplissement de laquelle les tiers contractant avec le Gouvernement, sont hors d'état d'exercer un contrôle quelconque.

Mais une discussion théorique sur ce point serait, dans l'espèce actuelle, absolument superflue. Il ne s'agit pas, en effet, d'une modification de la Convention d'Exploitation et de ses Annexes, spécialement de l'Article 4 de la Convention relative aux Stations. Il ne s'agit que de l'application de cet Article. Si la Direction Générale des Contributions Indirectes a conclu avec la Compagnie d'exploitation les baux relatifs aux locations de Constatinople, d'Andrinople, de Dédéaghatch, de Moustapha-Pacha et d'Uskub, c'est parce qu'elle reconnaissait, d'accord avec la Compagnie, que ni l'Article 4 de la Convention relative aux Stations, ni l'Article 23 du Cahier des Charges ne s'appliquaient à ces localités. Quand même, par impossible, il serait admis aujourd'hui, par MM. les Arbitres, que l'interprétation ainsi adoptée n'était pas exacte, cette Décision ne pourrait avoir un effet rétroactif pour annuler des paiements régulièrement effectués en vertu de contrats. Quant à soutenir que la Sanction Souveraine était indispensable pour des détails tels que la conclusion de baux d'aussi peu d'importance et à en demander l'anulation de ce chef après 15 ou 19 ans, ce serait une prétention exorbitante que le Gouvernement ne formule même pas dans ses Conclusions, et qui, si elle était admise, rendrait impossible la marche de tout service public, ainsi que tous rapports suivis avec un Gouvernement quelconque.

Par ces motifs et tous autres à suppléer,

La Compagnie d'exploitation conclut à ce qu'il plaise à MM. les Arbitres,

Déclarer non fondée la huitième Réclamation dn Gouvernement Impérial concernant les loyers des locaux affectés au Service Douanier,

Et condamner le Gouvernement aux dépens.

Sous toutes réserves de modifier et compléter, s'il y a lieu les présentes conclusions.

(Signé:) GROSS.

RÉPONSE

A LA

9ème RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

DROITS DE DOUANE

SUR LES OBJETS IMPORTÉS DU 20 JANVIER 1875 AU 20 AVRIL 1888.

Le Gouvernement réclame à la Compagnie des droits de douane qu'il prétend lui être dus par elle sur des objets importés du 20 Janvier 1875 au 20 Avril 1888, « en conformité de la Sentence « Arbitrale de 1888 ».

La Sentence Arbitrale ainsi visée est celle qui porte la date du 18 Juin 1888. Le Gouvernement ne l'a pas annexée à ses Conclusions; mais on en trouvera le texte, sous le N° 1, aux annexes des conclusions relatives à la treizième demande de la Compagnie.

Le Gouvernement avait demandé aux Arbitres de décider que la Compagnie était tenue d'acquitter les droits de douane sur les objets importés de l'étranger depuis la fin de la première année d'exploitation, en dehors de ceux qui sont exemptés par l'Article 24 du Cahier des Charges et, en conséquence, de condamner la Compagnie à payer la somme de 432,000 francs pour droits de douane sur 180,000 tonnes de houille, à 30 francs la tonne, importées depuis 1875.

Les Arbitres ont décidé qu'en effet, pour ce qui concernait les objets nécessaires à la mise en exploitation, la franchise avait cessé le 20 Janvier 1875; ils ont, en conséquence, condamné la Compagnie à payer au Gouvernement 270,000 francs de droits sur le charbon importé depuis cette date jusqu'au 20 Avril 1888.

Aujourd'hui, en 1903, le Gouvernement élève une réclamation du chef des droits qui lui seraient dus à raison d'autres importations faites par la Compagnie pendant la même période.

Une première observation se présente immédiatement à l'esprit sur le simple énoncé de cette réclamation. Il est difficille de s'expliquer pourquoi le Gouvernement, si effectivement il avait une demande à formuler de ce chef, ne l'a pas présentée au précédent Arbitrage, celui de 1888, comme il l'a fait pour le charbon. Il devait avoir sous la main, à cette époque, les pièces nécessaires, si tant est que ces pièces aient jamais existé, et, dès lors, le fait que, tout en chiffrant et établissant sa créance devant le Tribunal Arbitral de 1888 pour les importations de charbon, il est resté absolument muet sur les autres objets, crée une très forte présomption contre le bien fondé de sa demande actuelle.

Cette présomption se confirme et devient une certitude, quand on considère que l'inaction du Gouvernement s'est prolongée, non pas seulement pendant les opérations assez longues des Arbitres de 1888, mais même après que ces Arbitres ont fixé, par leur Sentence du 18 Juin 1888, l'interprétation à donner à Article 24 du Cahier des Charges. Il aurait été naturel que, aussitôt après l'Arbitrage, le Gouvernement réclamât (sauf à se heurter peut-être déjà contre une fin de non recevoir tirée de son silence antérieur) ce qu'il prétend aujourd'hui lui être dû par la Compagnie. Mais, il n'a formulé aucune réclamation. Sa demande actuelle se produit, aujourd'hui, pour la première fois; ou plutôt, elle ne se produit même pas aujourd'hui: elle n'est encore qu'annoncée pour un avenir indéterminé: le Gouvernement «se réserve de préciser ultérieurement» le chiffre de sa demande, chiffre qu'il ne connaît pas lui-même.

La seule pièce que le Gouvernement produise est une liste en langue turque énonçant une série d'objets qui, suivant lui, auraient été introduits par la Compagnie du 20 Janvier 1875 au 20 Avril 1888, et qui n'auraient pas eu droit à la franchise

douanière. Il ne donne aucune indication, ni sur la valeur de ces objets, ni sur les droits auxquels ils seraient soumis, ni, par suite, sur le montant de la condamnation qu'il sollicite.

La Compagnie a fait traduire la liste produite par le Gouvernement; cette traduction est annexée à la présente réponse.

On verra, en la lisant, qu'elle constitue un document absolument informe, impropre à fournir la base d'une décision judiciaire. Outre que, comme on vient de le dire, elle ne contient aucun renseignement sur la valeur des articles importés et sur le taux du droit, elle ne donne la mention d'aucune date ni d'aucun lieu d'importation. Par suite, alors même que la longueur du temps écoulé (28 ans au maximun et 15 au minimum) ne rendrait pas impossible, d'une manière générale, tout contrôle sérieux, on ne saurait comment procéder à ce contrôle, puisqu'on ignorerait à quelle époque et par quelle localité (Constantinople, Dédéaghatch, Salonique, Varna, Roustchouk, Novi ou tout autre endroit) les prétendues introductions de marchandises auraient eu lieu.

Si, après avoir signalé les graves lacunes de la liste dressée par le Gouvernement, on passe à l'examen de cette pièce elle-même, on ne peut pas ne pas être frappé des invraisemblances et des obscurités qn'elle présente.

Le premier article, « outils et accessoires en fer », est porté pour 1,585,361 kilogrammes, avec 22 dans la colonne du «nombre» 24 dans la colonne des «pièces », 50 dans la colonne des «colis» et 51 dans la colonne intitulée « plaques ». Le sens de ces diverses dénominations n'est pas expliqué; mais il est absolument impossible que, en 13 ans, après l'achèvement de la construction, la Compagnie ait importé la quantité énorme de 1,585 tonnes d'outils, c'est-à-dire la charge de près de 160 wagons.

Pour le deuxième article «tuyaux en fonte et accessoires», on trouve successivement, à la deuxième colonne, l'indication de 336,894 kilogrammes, ce qui représenterait un peu plus de 336 tonnes, et, à la troisième colonne, celle de 1,015 tonnes. Aucun éclaircissement n'est donné sur cette contradiction.

De même, au N° 3, on trouve d'une part (deuxième colonne) 4,947,624 kilogrammes de « plaques et toles en fer », soit un chiffre (d'ailleurs extrêmement invraisemblable) de 4,947 tonnes, et à la troisième colonne, le chiffre de 21 tonnes. Et, à la dernière colonne figure le chiffre de 13 wagons, chiffre évidemment insuffisant pour transporter 4,927 tonnes et trop fort pour en transporter 21.

On pourrait poursuivre longtemps l'énumération de ces anomalies; la Compagnie se borne à signaler, au hasard, quelques-unes des plus frappantes; ainsi il n'est pas à supposer que l'exploitation ait importé, de 1875 à 1888, 20 tonnes d'extincteurs, une machine à vapeur de de 900 kilogrammes seulement, 178 tonnes d'huile d'olive (dont il serait impossible de deviner l'emploi), 4,749 kilogrammes d'annuaires, plus 90 tonnes d'articles de bureau, 13,901 kilogrammes de colle forte, et 559,423 kilogrammes de mètres.

Mais, alors même que la liste jointe aux la Conclusions du Gouvernement ne contiendrait pas ces indications manifestement inexactes, l'absence de tout renseignement sur les dates et les lieux d'importation en ferait un document incapable de servir de base à une discussion. En effet, elle n'établit et elle ne permet d'établir aucune distinction entre les objets qui auraient été soumis aux droits et ceux qui en auraient été affranchis. Les objets importés par la Compagnie, entre le 20 Janvier 1875 et le 20 Avril 1888, n'étaient pas tous passibles de droits. D'après l'Article 24 du Cahier des Charges et la Sentence Arbitrale du 18 Juin 1888, tout ce qui était nécessaire au premier établissement et à l'entretien du matériel fixe et roulant, restait et est encore à l'heure actuelle exempt de taxes douanières. Par conséquent, même si l'on suppose que tous les objets énumérés dans la liste produite par le Gouvernement, ont été effectivement importés pendant la période dont il s'agit, il faut encore rechercher lesquels de ces objets étaient destinés, soit à l'exploitation, soit au premier établissement. Le Gouvernement prétend, dans ses Conclusions, que des matériaux tels que ceux qui sont énumérés dans la liste « ne « rentrent dans aucune des catégories » exemptées par l'Article 24 du Cahier des Charges. Mais il est évident, au contraire, qu'un très grand nombre des articles qui y figurent sont, par leur nature, plutôt appropriés au premier établissement ou à l'entretien qu'à la consommation du service d'exploitation. Tel est le cas — à

titre de simple exemple— pour les ponts en fer et accessoires, les plaques et tôles de fer, les roues de wagons, les essieux les ressorts, les pierres de construction. Il n'est presque pas d'objet mentionné sur la liste qui ne puisse, suivant sa dénomination, entrer dans la catégorie des objets payants ou des objets exemptés, et la façon dont la liste est dressée rendrait impossible cette classification, quand même il ne serait pas écoulé, comme c'est le cas, de 28 à 15 ans depuis chaque prétendue importation.

De tout ce qui précède, il résulte que les Conclusions relatives à la neuvième Réclamation du Gouvernement ne sont pas présentées d'une manière qui leur permette de servir de base à un débat et à une Sentence. Lorsque, dans le premier paragraphe de son Article 3, le Compromis a prescrit que chaque partie signifie à l'autre, dans les quatre mois, les « mémoires et « conclusions développant ses diverses demandes et les moyens à « l'appui, en y annexant les copies des pièces qu'elle entend pro- « duire », il a eu pour but de mettre la partie défenderesse en état d'examiner et de discuter les réclamations formulées contre elle. Des conclusions telles que celles en présence desquelles se trouve ici la Compagnie, ne remplissent certainement pas cette condition. On n'y voit, ni ce que le Gouvernement demande, ni sur quoi il s'appuie pour le demander. Le dispositif des conclusions soumises à un tribunal doit être conçu de telle façon que le juge puisse se l'approprier, s'il donne raison aux motifs allégués par le concluant. Or, il suffit de jeter les yeux sur celui dont il s'agit, pour voir qu'on ne saurait l'incorporer à un jugement On ne peut pas non plus soutenir — ce qui d'ailleurs ne serait pas en droit une justification admissible — que le temps a manqué au Gouvernement pour se conformer au Compromis, puisqu'il a eu, à cet effet, un délai de quinze années au minimum. Il y a donc lieu d'écarter sa demande comme n'ayant pas été présentée en temps utile.

Alors même qu'elle ne donnerait pas prise à cette fin de non recevoir et que le Tribunal la jugerait admissible en la forme, elle devrait être rejetée pour un autre motif tiré de la prescription. La règle posée par l'Article 1660 du Code Civil

Ottoman et d'après laquelle les actions se prescrivent par quinze ans, est applicable aux créances de l'Etat comme à celles des particuliers; il n'en est autrement que pour les actions qui ont été engagées avant la promulgation du titre du Code Civil où se trouve l'Article 1660, c'est-à-dire avant 1875. La demande actuelle du Gouvernement est donc tardive, comme ayant pris naissance de 1875 à 1888, au fur et à mesure des importations successives que le Gouvernement allègue avoir eu lieu pendant cette période.

Le Gouvernement prétendrait en vain que la prescription a été interrompue par la procédure d'Arbitrage de 1888. Si l'on se reporte, en effet, à cette procédure, on voit que le Gouvernement n'a nullement formulé devant les Arbitres une demande tendant à ce que la Compagnie fût tenue de lui payer une somme déterminée du chef des importations antérieures. Il n'a présenté une demande de ce genre que pour ce qui concerne le charbon. Mais, pour tous les autres objets, il n'a saisi les Arbitres d'aucun chef de demande déterminé. Il s'est borné à demander au Tribunal Arbitral, d'une manière générale, une interprétation de l'Article 24 du Cahier des Charges, en ce sens que la période de mise en exploitation serait déclarée close une année après l'ouverture des lignes et, comme unique sanction de cette décision de principe, il a conclu à ce que la Compagnie fût condamnée à lui payer une somme de 432,000 francs pour droits de douane sur le charbon importé. Evidemment, l'interruption de la prescription par une demande en justice ne se produit que si le créancier a, conformément à l'Article 1666 du Code Civil Ottoman, « réclamé « son droit devant le juge », c'est-à-dire indiqué le montant de sa créance réelle on prétendue, et c'est ce que le Gouvernement n'a pas fait en 1888, pour la réclamation qu'il élève aujourd'hui.

Il est vrai que, pour une petite partie de cette réclamation, on pourrait soutenir que le délai de la prescription n'est pas écoulé. Le Gouvernement prétend que les importations mentionnées dans la liste annexée à ses Conclusions, ont eu lieu du 20 Janvier 1875 au 20 Avril 1888. D'autre part, la signature du Compromis relatif à l'Arbitrage actuel, Compromis où figure l'énoncé des demandes des deux Parties, est assimilable à une demande en justice et a interrompu la prescription le 17 Janvier 1903. Par suite, si la fin de non recevoir indiquée plus haut et tirée de l'Article 3 du Compromis, n'était pas admise

par MM. les Arbitres, le Gouvernement serait fondé à réclamer à la Compagnie les droits de douane sur les objets qu'il prouverait avoir été importés par elle du 17 Janvier au 20 Avril 1888, pour une autre destination que pour le premier établissement ou l'entretien du matériel fixe ou roulant. Mais, comme on l'a expliqué plus haut, le Gouvernement ne fournit aucune preuve ou même aucun commencement de preuve de ce genre.

Par ces motifs, et tous autres à suppléer,

La Compagnie conclut à ce qu'il plaise à MM. les Arbitres,

Déclarer non recevable la neuvième Réclamation du Gouvernement Impérial, comme n'ayant pas été présentée dans le délai fixé par le premier paragraphe de l'Article 3 du Compromis;

Subsidiairement,

1) Dire que ladite Réclamation est éteinte par prescription, pour tout ce qui concerne les objets qui auraient été importés avant le 17 Janvier 1888;

2) Dire que le Gouvernement ne fournit aucune justification de sa demande, tant en ce qui concerne tous les objets qu'il prétend avoir été importés par la Compagnie, du 20 Janvier 1875 au 20 Avril 1888, qu'en ce qui touche spécialement ceux qui auraient été importés entre le 17 Janvier et 20 Avril 1888, que notamment, il ne donne aucun moyen d'examiner et de décider si un objet déterminé a été introduit avant ou après le 17 Janvier 1888, et s'il a trait ou non aux exemptions accordées par l'Article 24 du Cahier des Charges;

En conséquence, débouter le Gouvernement Impérial de sa demande, et le condamner aux dépens.

Sous toutes réserves de compléter ou modifier les présentes conclusions.

Constantinople, le 3/16 Septembre 1903.

(Signé:) Gross.

ANNEXE.

EXTRAIT DU RELEVÉ DES MARCHANDISES PASSÉES PAR LES DOUANES DE 1291 (1875) JUSQU'A FIN 1305 (1888) POUR LA CONSOMMATION DES CHEMINS DE FER DE ROUMÉLIE.

Nature des Marchandises.	Kilos.	Tonnes.	Nombre.	Emballage.	Caisses.	Pièces.	Colis.	Plaques.	Wagons.
Outils et accessoires en fer.	1,585,361	—	22	2,694	1	24	50	51	
Tuyaux en fonte et accessoires.	336,894	1,015	397						
Plaques et tôle en fer.	4,947,624	21	2	—	—	—	—	—	13
Fil de fer.	6,836								
Forge et accessoires.	3,629	—	1						
Poêles et réchauds en fer.	49,059	—	51						
Caisse en fer et accessoires.	44,535								
Boîtes à graisse en fonte et pièces de machine.	183,500	—	100	—	35				
Ponts en fer et accessoires.	2,236,826								
Ressorts et vis.	284,381	—	123						
Tiges de fer et plaques circulaires.	9,964,238	—	3,632	—	—	2485			
Machines à copier.	424	—	2						
Roues de wagons.	1,268,696	—	16	—	1				
Machines à timbrer.	31								
Extincteurs.	20,104								

Nature des Marchandises.	Kilos.	Nombre.	Emballage.	Caisses.	Pièces.	Colis.	Caisse, Barils, Paquets.
Machines à coudre	123	1					
Essieux de roues de wagons.	1,484						
Machines.	158,223	—	—	4	196		
Accessoires pour graisser les machines.	1,846						
Machine à vapeur.	900						
Locomotives, machines et accessoires.	848,088	28	—	—	1		
Déchets de coton pour machines.	272,455	—	59				
Coton roulé pour machines.	1,110						
Ressorts et outils de machine.	53,730	20					
Boulons et rondelles.	176,527	—	61	17			
Outils et ressorts pour roues.	31,736						
Tuyaux en cuivre.	112,849						
Outils en acier et accessoires.	1,149,544	—	—	1	—	81	
Accessoires de wagons.	60,950						
Outils et appareils télégraphiques.	83,253	304	2	8			
Outils et accessoires en caoutchouc.	6,303	152	—	1			
Outils de menuisier.	205	—	—	3			
Huile d'olive.	178,604	—	25				
Huile de naphte.	192,823						
Huile de machine.	1,211,320	—	10				
Huile de lin.	17,625	—	—		—	—	1,580
Pétrole.	31,118						

Nature des Marchandises.	Kilos.	Nombre.	Emballage.	Pièces.	Caisses, Barils, Paquets.
Alcool.	2,318				
Craie.	20,101				
Fil et tôle en cuivre.	21,489	75			
Instruments géométriques.	2,129	--	19	—	84
Crible en fer.	701				
Sulfate de cuivre.	18,321	—	—	—	8
Limes, herminettes, marteaux.	26,354				
Fanaux de signal.	14,816	—	—	—	15
Tablier.	558	—	—	—	3
Cartons et billets.	39,335	—	2		
Objets en zinc.	5,765				
Briques et tuiles anglaises.	820,067				
Tubes en verre.	107				
Scies et haches.	10,577	6			
Pierres de construction.	23,337	4	—	—	3
Cloches et sonnettes.	169				
Blanc de plomb.	149,577	--	—	—	2
Savon et soude.	39,609				
Plomb en saumon.	34,034	—	—	8	
Chanvre.	12,353				
Etaux.	3,263				
Etain en lingot.	21,842	—	—	2	
Grue à vapeur.	18.851				
Pièces en fonte pour la grue à vapeur.	738	—	—	2	
Vernis.	7,277				
Roues de brouettes.	112,484				
Wagonnets.	2,335				
Timbres et cachets en fer.	323	—	—	—	1
Paliers.	41				
Pelles à manches.	9,775				

Nature des Marchandises.	Kilos.	Nombre.	Pièces.	Caisses. Barils. Paquets.
Accessoires d'aiguille.	23,851	32		
Chaudières.	13,432	11		
Fils, tôles et objets divers en bronze.	978			
Huile de colza.	6,166			
Instruments mathématiques.	19			
Objets en métal.	4,872			
Moule de plomb.	97			
Oxyde de plomb.	4,404			
Manomètre.	50			
Bois de sapin.	29			
Roues en fonte.	10,550			
Colophane.	688	—	—	2
Annuaires.	4,749			
Articles de bureau.	90,027	—	3	3
Colle forte.	13,901			
Charbon de terre.	1,727,989			
Accessoires de wagons.	1,849			
Clous.	80,826	—	—	678
Horloges et accessoires.	815	—	—	70
Outils.	70,506	—	—	493
Potasse.	118			
Plâtre.	1,597			
Crin de cheval.	1,230			
Toiles cirées et résinées.	83,527	3	79	209
Toile pour wagons.	69,663	—	—	1
Tuyaux en chanvre.	1,362			
Crochets en fer.	35,109	100		
Fers ronds et plats.	150,113			
Sacs en cuir.	—	3	--	1
Chaîne.	392			
Boyau en toile.	—	—	—	416

Nature des Marchandises.	Kilos.	Nombre.	Caisses, Barils, Paquets.	Wagons.
Vitre pour voiture.	4,827			
Corde et câble.	35,072			
Mèches pour lampes et accessoires.	3,059	—	1	
Thermomètres.	13	—	1	
Verres de lampe.	4,838	100		
Etoffe pour rideaux.	289			
Couleurs et vernis.	188,237	—	8	
Signaux de distance.	6,810			
Ruban pour voiture.	407			
Cuirs en couleur.	78			
Chaux hydraulique.	1,106,850	—	2000	
Imprimés et cartes.	109,198			
Verrerie.	117,230			
Vernis et colophane.	2,480			
Amidon.	12,341			
Accessoires pour cylindres et boîtes à graisse.	4,814			
Papier d'emballage.	23,802			
Papier du bureau.	24,938			
Fournitures de bureau.	45,893			
Barreaux de grille pour chaudière.	12,554			
Caractères typographiques.	37			
Traverses et traverses en chêne.	9,453,914	80,215	—	5
Isolateurs.	1,400			
Outils pour manœuvrer les wagons.	9,166			
Cartes.	91	2	2	
Boulons.	21,908			
Benzine.	2,148			

Nature des Marchandises.	Kilos.	Nombre.	Emballage.	Pièces.	Caisses, Barils, Paquets.	Wagons
Huile de colza.	30,560	—	4			
Borax et zinc.	74,152	—	—	-	1	
Haches et seaux.	2,276	214				
Etoupes.	6,486					
Lampes.	54,155	36	5			
Soudure.	65,465	—	—	40		
Papier émerisé.	4,821					
Graisse.	22,453					
Sulfate de fer.	130					
Récipient à fond arrondi.	250					
Paquet.	977					
Zinc.	19,156					
Poudre de fer.	337					
Chaises.	250					
Coussins en métal.	4,200	15				
Sangle de Flandre.	258					
Founitures de bureau et cire.	4,653					
Lanternes et objets en fer blanc.	1,806					
Limes neuves et usées.	7,605					
Chanvre.	12,061					
Pompes de digue avec accessoires.	5,412	6	—	—	3	
Objets en caoutchouc.	3,301	—	1	—	1	
Peaux et cuirs.	10,579	—	—	—	1	
Bois de construction.	670,606	12,604	—	—	—	21
Bascules.	6,307					
Spong cloths.	5,070					
Ferronnerie.	54,863	240	—	—	6	
Etoupes.	2,741					
Sacs et paniers à charbon.	52,604	898				

Nature des Marchandises.	Kilos.	Nombre.	Pièces.	Emballage.	Caisses, Barils, Paquets.
rticles pharmaceutiques.	2,433	—	12		
rap et velours.	25,039	—	—	—	41
rapeaux.	95				
ougies.	1,782				
achines à perforer.	750	12			
eules.	60				
âte.	385				
ois d'acajou.	1,114				
rgenterie pour les wagons spéciaux.	60				
alance et bascule.	6,683				
oudron.	896				
adres et corniches dorés.	815				
hlorure de zinc.	140,244				
ics et pioches.	60,219	1,053			
inc et fer blanc.	103,759				
rin pour canapé.	420	—	24		3
ouvertures.	42				
eutre.	237				
ompe à incendie.	2,666				
acs et toile.	488				
lanches à dessin.	—	—	—	—	2
its.	90				
apier à lettres.	75				
egistres.	586	—	—	—	2
imperméables de conducteur.	88				
ampes et fanaux.	60,328	73	—	3	10
haux et ciment.	5,070,174				
erres de niveau.	101	—	1,135	—	2
arières.	52	—	21		
rosses.	16				

Nature des Marchandises.	Kilos.	Nombre.	Pièces.	Emballage.	Caisses, Barils, Paquets.
Lampes de machine.	6				
Objets en laiton.	6				
Sel restrique.	320				
Objets en bronze.	241				
Etablis.	—	—	2		
Creusets.	162				
Minerai.	1				
Plats en fer.	—	15			
Fer plat.	5,814	12,636	921		
Bois pour la confection de barils.	—	61			
Outillage de gare.	17,380				
Tuyaux en plomb.	1,023				
Brouette.	—	6			
Eclisses.	—	7,064			
?	—	—	20		
Clefs.	—	4			
Laiton et nickel.	—	—	4		
Pièces de rabot.	1,077	16			
Charnières en fer.	188				
Semence de gazon.	111,987				
Rivets.	111,897				
Plaques.	232,150	—	2,382		
Bois.	804,775				
Pince-papiers.	—	—	—	10	
Tuyaux en fer.	—	231			
Pièce de machine.	—	1			
Baril vide.	—	1			
Machine à imprimer.	—	1			
Coupes en zinc.	—	—	—	—	1
Meubles usés.	—	—	—	—	24
Objets de chemin de fer.	—	—	—	—	2

Nature des Marchandises.	Kilos.	Nombre.	Pièces.	Emballage.	Caisses, Barils, Paquets.
ıpèce de corde.	—	—	—	—	180
ıbans et cordons en soie.	—	m^tres^3623	300		
ives en soie.	—	2,000			
:aine.	329				
loffe pour rideau.	535	—	—	—	3
ɜxtrine.	509				
oule en cuivre.	567				
l en bronze.	78				
arre en cuivre.	165				
aches de machine.	—	91	902		
arteaux.	—	—	50	23	
erroux de porte.	—	--	6		
errures.	—	70			
ıdj. ?	—	18			
oile en lin et coton.	187				
? en fer.	—	3	4	—	4
acle.	18				
itharge.					
lans en fer.	—	45	—	—	1
erre.	15				
uyaux en fonte.	–	234			
ccessoires de fenêtre.	—	—	—	—	1
ourneau en fer.	—	—	--	--	1
opeaux.	156				
ccessoires de lampe.	37	50			
ieux.	—	3			
ces de poêle.	40				
rech.	824				
chine à imprimer les billets.	—	1			
driers en sapin.	—	398			
psules	300				

Nature des Marchandises.	Kilos.	Nombre.	Caisses, Barils, Paquets.
Houes en fer.	54		
Estampes.	—	7	3
Poteaux.	7,251		
Chanvre.	1	2	
Boîtes en fer blanc.	—	12	1
Mètres.	559,423		
Chevilles de bois.	—	100	
Wagons.	—	8	
Toiles métalliques.	28		
Meubles de wagons.	686		
Pierre.	3,250		
Pièces pour wagons.	—	678	
Bidons.	—	35	
Fils et plaques de laiton.	160		

RÉPONSE

A LA

10ème RÉCLAMATION

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

CONTRÔLE DES TÉLÉGRAMMES DE LA COMPAGNIE.

D'après l'Article 21 du Cahier des Charges, la Compagnie ne peut faire usage de la ligne télégraphique du Chemin de fer que sous la surveillance des Agents Supérieurs des lignes télégraphiques du Gouvernement Impérial, sans pouvoir, dans aucun cas, appliquer sa ligne à la transmission de dépêches d'intérêt privé ou autre ne concernant pas le service d'exploitation.

La Compagnie s'est toujours conformée, de la manière la plus scrupuleuse, aux prescriptions de cet Article. Elle ne s'est servie de son télégraphe que pour le service de l'exploitation, et jamais

elle n'a opposé le moindre obstacle à l'exercice du droit de surveillance qui appartient au Gouvernement. Le règlement en vigueur sur son réseau interdit à son personnel toute transmission de télégrammes qui ne seraient pas nécessaires pour le service. Il porte que chaque station sera munie d'un registre où seront inscrites toutes les dépêches expédiées et reçues. Il stipule également que les Commissaires Impériaux et les Agents désignés à cet effet par le Gouvernement, en vertu du Cahier des Charges, devront avoir à toute époque le libre accès des appareils, qu'ils pourront prendre connaissance de tous les télégrammes et demander communication des registres. Cette organisation a fonctionné, depuis l'origine jusqu'en 1901, sans donner naissance à la moindre difficulté. Les Fonctionnaires du Gouvernement ont fréquemment usé de leur droit de contrôle et n'ont formulé aucun grief contre la Compagnie.

Le Gouvernement allègue, dans son Exposé, que, « ayant eu « l'occasion de constater que quelques préposés de la Compagnie « transmettaient des dépêches d'ordre privé ou politique, il a trouvé « opportun d'exercer le droit de surveillance que lui con- « fère le Cahier des Charges » et que, par suite, un accord est intervenu en 1901. On croirait, d'après ces termes, que la surveillance n'a pas été exercée avant 1901, et que c'est un manquement du personnel de la Compagnie à son devoir qui a amené le Gouvernement à user de son droit. Il a été indiqué ci-dessus que la première de ces deux assertions n'est pas exacte. La preuve en résulte d'ailleurs d'une Lettre adressée à la Compagnie, le 24/5 Janvier 1892, par le Ministère des Travaux Publics (annexe 1), Lettre à laquelle la Compagnie s'est empressée de donner suite. Quant à la seconde allégation du Gouvernement, la Compagnie proteste contre elle avec énergie. Si le Gouvernement avait constaté que certains agents de la Compagnie transmettaient par le télégraphe du Chemin de fer des dépêches d'intérêt privé ou de nature politique, il se serait certainement adressé aussitôt à la Compagnie pour lui signaler d'aussi graves abus et pour lui demander de sévir contre les coupables, ce qu'elle n'aurait pas manqué de faire. Or, il n'a formulé aucune plainte et c'est aujourd'hui, pour la première fois, qu'il est

question, dans les termes très vagues ci-dessus reproduits, des prétendues constatations auxquelles fait allusion l'Exposé du Gouvernement.

Ce qui exact, c'est que, au mois de Mars 1901, des pourparlers ont eu lieu au Ministère des Travaux Publics, sur la demande du Gouvernement, entre des Fonctionnaires de l'Administration des Postes et Télégraphes et de la Compagnie, au sujet d'une organisation du Contrôle. Au cours de ces conversations, la Compagnie a consenti, — malgré les inconvénients que présentait cet arrangement, — à ce que ses dépêches de service passant par Andrinople, en destination ou en provenance des stations de la Roumélie Orientale, fussent reçues et retransmises à Andrinople, et à ce qu'un Agent de l'Administration des Postes et Télégraphes pût, dans le bureau télégraphique de la station de cette ville, prendre connaissance, à tout moment, des dépêches ainsi transmises. La Compagnie n'avait posé qu'une condition: c'est que les dépenses supplémentaires qui lui seraient imposées par cet arrangement, dépenses s'élevant à environ 4,400 francs par an, lui fussent remboursées par le Gouvernement, condition assurément très légitime, puisque l'Article 21 du Cahier des Charges n'oblige la Compagnie qu'à subir la surveillance des Agents Supérieurs du Gouvernement, sans lui imposer aucun autre engagement, et notamment sans l'astreindre à l'opération assez coûteuse de la réception, de la copie et de la retransmission, jour et nuit, de toutes ses dépêches de service dans une station intermédiaire que, sans cela, les dépêches ne feraient que traverser.

Les Agents du Gouvernement n'ayant pu arriver à se mettre d'accord avec ceux de la Compagnie sur la rédaction du procès-verbal destiné à constater le résultat des conférences du mois de Mars 1901, parce que les Délégués du Gouvernement ne croyaient pas pouvoir mettre le supplément de dépenses à la charge de l'Etat, les pourparlers n'ont pas eu de suite.

Un an après, le 19 Avril 1902, la Compagnie a reçu de l'Administration des Postes et Télégraphes la Lettre ci-jointe (annexe 2). Dans cette Lettre, l'Administration laissait de côté la condition du paiement des dépenses à laquelle la Compagnie

avait subordonné son assentiment, et introduisait, en outre, une exigence toute nouvelle dont il n'avait été nullement parlé dans les conférences de 1901, ni à un autre moment quelconque; elle demandait qu'aucune dépêche reçue à Andrinople ne pût être retransmise sans le visa d'un employé du Gouvernement. Cette demande était absolument inacceptable; il n'était pas possible, sous peine de compromettre gravement l'intérêt du service et la sécurité publique, de faire dépendre la transmision de télégrammes relatifs à la marche des trains du plus ou moins d'assiduité d'un Agent du Gouvernement. C'est ce que la Compagnie à expliqué à l'Administration, dans sa lettre du 23 Avril 1902, reproduite comme Annexe aux Conclusions du Gouvernement. Ces explications n'ayant pas convaincu le Gouvernement, MM. les Arbitres sont actuellement saisis du différend.

Ils écarteront, tout d'abord, la prétention du Gouvernement d'après laquelle la question serait déjà tranchée par un « accord « verbal » intervenu en 1901. Comme on l'a vu plus haut, les conférences qui ont eu lieu à cette époque, n'ont abouti à aucune entente, parce que les Délégués du Gouvernement ne se sont pas mis d'accord avec la Compagnie sur la question des frais, et dans ces conférences, il n'a pas même été question de la formalité du visa des télégrammes. Si, par suite, comme le Gouvernement le déclare, un Iradé Impérial est intervenu — ce que la Compagnie ignore et n'a aucun moyen de connaître — cet Iradé n'a pu, en aucun cas, imposer à la Compagnie des charges non acceptées par elle et ne résultant pas des Contrats qu'elle a signés.

Cela posé, quelles sont les Conclusions prises par le Gouvernement ?

Dire que la Compagnie est obligée de centraliser la réception et la transmission des dépêches à Andrinople, pour rendre possible la surveillance de l'État sur ce service, sans qu'elle puisse mettre à la charge du Gouvernement Impérial les frais quelconques de ce chef.

Ainsi rédigée la demande ne serait même pas susceptible d'une exécution matérielle. La pensée du Gouvernement n'est

sans doute pas que toutes les dépêches de service de la Compagnie devraient être expédiées à Andrinople et réexpédiées de cette ville. Il n'a probablement pas voulu parler des télégrammes du réseau rélié à Salonique ni des télégrammes échangés entre deux stations situées, toutes deux, en deçà ou au delà d'Andrinople, mais seulement des correspondances entre deux stations dont l'une se trouve en deçà et l'autre au delà d'Andrinople.

Actuellement, les dépêches de ce genre traversent simplement le bureau d'Andrinople, comme ceux de toutes les autres stations intermédiaires, sans imposer aucun travail au personnel d'Andrinople. Il est clair que si elles doivent être reçues à Andrinople, considérée comme station de destination, et retransmises de cette même localité, considérée comme station d'expédition, la Compagnie devra augmenter le personnel télégraphique d'Andrinople, en y organisant une permanence de jour et de nuit. Ce sera une dépense absolument superflue, puisque déjà le Gouvernement peut, à tout moment, exercer son contrôle sur toutes les dépêches de service, et même doublement, tant au départ qu'à l'arrivée, et une pareille dépense n'est nullement imposée à la Compagnie par l'Article 21 du Cahier des Charges. L'idée de « surveillance » est une idée très simple qui n'implique pas, pour la surveillé, l'obligation de s'imposer des frais inutiles, mais seulement celle de se prêter au contrôle dont il est l'objet. Et comme, en tout pays, la surveillance du Gouvernement sur le service télégraphique des Compagnies s'exerce par l'inspection des registres de départ et d'arrivée, on ne saurait exiger, en outre, de la Compagnie, déjà soumise à ce contrôle, qu'elle intercale en outre, entre la station d'envoi et celle de réception, une sorte de relais.

Dire qu'elle doit soumettre les dépêches télégraphiques au visa des Agents de Surveillance ; dire qu'elle doit se soumettre à ce même contrôle dans toutes autres stations où le Gouvernement trouverait opportun de l'établir.

En droit, l'Article 21 du Cahier des Charges ne soumet la Compagnie qu'à la surveillance du Gouvernement, et c'est évidemment dépasser la portée de ce terme que d'interdire à la Compagnie l'expédition ou la réexpédition de toute dépêche qui n'aurait pas été visée par un Agent du Gouvernement. Cette prétention est d'autant plus exorbitante que, d'après l'Article 28 du Cahier des Charges, la Compagnie est « entièrement libre dans

« tout ce qui concerne l'administration et l'exécution de l'entre-« prise, à condition d'observer les Règlements annexés ». Or, ces Règlements ne parlent, nulle part, d'un visa préalable auquel seraient soumises les dépêches, et, en ce qui concerne l'Article 21 du Cahier des Charges, le seul qui concerne le service télégraphique, les rédacteurs de cet Article n'ont certainement pas entendu qu'un employé du Gouvernement serait installé à demeure dans une ou plusieurs stations pour y viser les télégrammes, car ils n'ont assujetti la Compagnie qu'à la surveillance des *Agents Supérieurs* des lignes télégraphiques, et une mission telle que celle qui consiste à résider en permanence dans le bureau d'une station pour y donner des visas, ne rentre évidemment pas dans les fonctions d'un Agent de rang élevé. Ce que l'Article 21 a voulu dire, c'est que l'accès des locaux de la Compagnie, de ses appareils et l'examen de ses registres et de toutes les pièces concernant le service télégraphique seraient constamment ouverts aux Inspecteurs du Gouvernement et à ses Fonctionnaires d'un grade analogue. Non seulement la Compagnie a fourni à cet égard toutes facilités, mais, commo on l'a vu plus haut, elle a étendu ces facilités, sans être tenue, aux Commissaires Impériaux. Il n'est pas possible de lui demander davantage.

En fait, la nécessité d'un visa préalable pour l'expédition des dépêches, entraînerait pour l'exploitation des inconvénients, souvent même des dangers très graves. Le Gouvernement assure, dans son Exposé, que l'Agent qui serait toujours de faction au bureau télégraphique, remplirait la formalité du visa sans le moindre retard. Mais, il ne peut donner à cet égard aucune garantie absolue. Alors même qu'il affecterait au visa un assez grand nombre d'employés, des absences ou des irrégularités sont à peu près inévitables dans un service destiné à fonctionner à toute heure, de jour et de nuit, et parfois un délai de quelques minutes, dans une grande exploitation de chemin de fer, peut devenir la cause d'une catastrophe. Aussi, la Compagnie ne connaît-elle pas un seul pays du monde où se trouve organisé un pareil régime.

Par suite du rejet de la demande principale, la réclamation accessoire et éventuelle de 500 francs par jour du retard devient naturellement sans objet.

Par ces motifs et tous autres à suppléer,

La Compagnie d'exploitation conclut à ce qu'il plaise à MM. les Arbitres,

Rejeter les Conclusions relatives à la dixième Demande du Gouvernement Impérial,

Et condamner le Gouvernement aux dépens.

Sous toutes réserves de modifier ou compléter les présentes conclusions.

(Signé:) GROSS.

ANNEXE I.

EMPIRE OTTOMAN.

MINISTÈRE DU COMMERCE
ET DES
TRAVAUX PUBLICS.

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL.

N° 61,458/79

Constantinople, le 24/5 Janvier 1892.

A Monsieur le Directeur

de la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer de Roumélie.

J'ai pris connaissance de votre lettre du 1er Octobre 1891 que vous m'avez fait parvenir en réponse à une précédente communication relative aux facilités à accorder aux Agents du Télégraphe qui seraient envoyés à la station de Sirkédji.

Son Altesse le Grand-Vézir, se basant sur une Lettre de l'Administration des Télégraphes, vient de m'informer, tout recemment, que deux Fonctionnaires connaissant les langues étrangères doivent être désignés pour remplir, à tour de rôle, cette mission d'inspection dans la station de Sirkédji. Il y a lieu de faire le nécessaire pour que ces Agents aient connaissance des correspondances télégraphiques et autres documents y relatifs qui doivent être examinés, et de leur procurer, à cet effet, toutes les facilités voulues.

Comme l'Article 21 de votre Cahier des Charges d'Exploitation prescrit que les lignes télégraphiques du Chemin de fer doivent être exploitées sous le contrôle de l'Administration des Télégraphes et qu'elles ne devront être jamais employées à la correspondance

privée n'ayant pas trait au service du Chemin de fer, je vous invite à exhiber aux Agents, qui devront être commis à cet effet à ladite station, les correspondances et documents y relatifs, dans les termes des communications qui vous ont été faites précédemment.

Veuillez agréer etc.

Le Ministre du Commerce
et des Travaux Publics.
(Signé :) HUSSÉIN TEVFIK.

ANNEXE II.

DIRECTION GÉNÉRALE
DES
POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

N° 1855.

Constantinople, le 19 Avril 1902

Monsieur le Directeur des Chemins de fer Orientaux,

à Constantinople.

Monsieur le Directeur

Le contrôle des correspondances de service transmises sur les lignes télégraphiques de votre Compagnie n'ayant pas été jusqu'ici soumis à une règlementation speciale, mon Administration avait dernièrement fait des démarches auprès du Ministère Impérial des Travaux Publics pour arrêter les bases d'un accord à intervenir à ce sujet avec votre Compagnie.

Les dispositions principales convenues entre le susdit Ministère et votre Compagnie ayant été sanctionnées par Iradé Impérial, à la suite de l'approbation du Conseil des Ministres, mon Administration vient de recevoir des ordres pour s'entendre avec votre Compagnie au sujet des détails se rapportant à l'exécution des dispositions en question qui sont les suivantes.

1°.— La gare d'Andrinople sera considérée comme tête de ligne et servira d'intermédiaire pour la transmission des télégrammes sur

les lignes télégraphiques de votre Compagnie qui, partant de Sirkédji, de Dédéaghatch et de Moustapha-Pacha, aboutissent à Andrinople.

2°.— Le contrôle de ces télégrammes sera effectué par des employés spéciaux que mon Administration attachera à la gare d'Andrinople.

3°.— Tous les télégrammes en général seront transmis directement à la gare d'Andrinople et de là réexpédiés à destination, après avoir été visés par nos susdits employés contrôleurs.

4°.— Votre Compagnie communiquera à mon Administration le tableau des signes conventionnels employés par elle dans le service du mouvement et de l'exploitation de la voie ferrée.

Vu ce qui précède, j'ai chargé Moustapha Fuad bey, notre Sous-Directeur Général, et S. E. Raïf bey, notre Conseiller Technique, de négocier avec votre Compagnie tous les détails de cette affaire.

Je vous prie donc de vous aboucher avec ces Fonctionnaires et agréez, Monsieur le Directeur, etc.

Le Directeur Général

(*Signé*:) HUSSÉIN HASSIB.

RÉPONSE

à la onzième réclamation du Gouvernement Impérial.

Tarif des Transports internationaux et du trafic local.

Pour demander que la Compagnie soit tenue de soumettre certains tarifs à son approbation préalable, le Gouvernement s'appuie sur la déclaration qui a été faite par la Compagnie le 15 Avril 1882, à Vienne et dont le texte forme l'annexe II des conclusions du Gouvernement. Afin de bien faire comprendre la portée et le sens de cette déclaration, il est nécessaire de rappeler dans quelles circonstances elle est intervenue.

Lorsque s'est réunie, en 1881, la conférence internationale organisée en vertu du Traité de Berlin pour assurer les jonctions de Chemin de fer entre la Turquie, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Serbie, et qu'il s'est agi pour la Sublime Porte de prendre envers les autres pays représentés à la conférence certains engagements relatifs à la vitesse des trains, au matériel roulant, aux tarifs et au tracé des lignes à construire, les délégués Ottomans ont fait remarquer que le Gouvernement Impérial n'avait pas sa liberté à cet égard, étant lié par les conventions conclues en 1872 avec la Compagnie d'Exploitation. Tel a été l'objet

de la déclaration lue par eux à la séance du 7 Mars 1881 et reproduite *in extenso* dans le procès-verbal de cette séance (annexe I). En lisant ce document, on voit que le Gouvernement Ottoman se préoccupait de ne pas prendre envers les autres Etats des engagements qui auraient été en contradiction avec ceux qui le liaient à la Compagnie. C'est ainsi que, les conventions de 1872 ayant prévu pour la jonction avec la Serbie un tracé passant par les environs de Pristina, il écartait le tracé différent proposé à la conférence et passant par Vranja (n° 2 de la déclaration). C'est ainsi encore que, pour l'écartement de la voie (n° 3), pour les règles relatives au matériel roulant (n° 4), pour la vitesse des trains (n° 5), pour le montant des tarifs (n° 6), pour le personnel (n° 7), il invoquait ses obligations contractées envers la Compagnie, et il résumait ainsi ses observations : « En un mot, le Gouvernement Ottoman est lié par les « conventions existantes sur toutes les questions d'exploitation visées « par le Traité de Berlin ».

Cette attitude, absolument correcte, a été maintenue par le Gouvernement l'année suivante, lorsque les membres de la conférence ont eu achevé la rédaction du projet du traité à conclure entre les quatre Etats qui y étaient représentés. Le Gouvernement a reproduit (annexe I de ses conclusions) le procès-verbal de la séance tenue le 25 Mars 1882. Tout en adoptant le texte qui avait été préparé, les délégués Ottomans n'ont donné cette adhésion que sous la réserve formelle que la Compagnie d'Exploitation se soumettrait purement et simplement au traité projeté, sans pouvoir réclamer d'indemnité d'aucune sorte pour cause de dérogation aux conventions passées le 18 Mai 1872 entre la Sublime Porte et elle. C'est à la suite de cette réserve que la Compagnie a signé, le 15 Avril 1882, la déclaration

qui lui était demandée. Le traité de la conférence à quatre est ainsi devenu définitif : il a été ratifié par les Etats intéressés le 9 Mai 1883. On le trouvera ci-joint (annexe 2).

De la déclaration faite par la Compagnie en 1882, il résulte qu'elle a pris à sa charge, sans aucune indemnité, tous les engagements que le Gouvernement Ottoman a contractés dans le traité envers les trois autres Etats signataires, au sujet de l'exploitation, non seulement des lignes de jonction proprement dites, dont la construction n'était pas encore effectuée, mais aussi d'une partie des lignes déjà existantes. Ces engagements sont en assez grand nombre et fort onéreux. Il sont stipulés par l'article 8 du traité, qui assujettit à certaines règles la construction du matériel roulant et le service des signaux, par l'article 9, qui règle le traitement à accorder aux marchandises, par les articles 10 et 11, qui concernent l'établissement de correspondances directes et de tarifs calculés sur la base de taxes unitaires, par l'article 12, qui concerne le nombre et la vitesse des trains, en fixant notamment pour ceux-ci une vitesse minima supérieure au maximum imposé à la Compagnie par son propre Cahier des Charges, par l'article 14, qui prescrit l'uniformité des mesures de désinfection. Pour l'application de toutes ces dispositions, la Compagnie a pris le lieu et place du Gouvernement Ottoman; elle a consenti à ce qu'il établit la jonction par Vranja au lieu de Pristina; elle a renoncé à faire valoir contre lui une demande d'indemnité quelconque à raison des Charges nouvelles qu'elle assumait.

Mais il tombe sous le sens que, en acceptant ainsi la rédaction du traité de la conférence à quatre, la Compagnie ne faisait que prendre à sa charge les engagements contractés dans ce traité par

le Gouvernement Ottoman envers les autres Etats, que le couvrir de ses obligations contractuelles envers *des tiers*, sans modifier en rien les conventions régissant ses propres relations *intérieures* avec le Gouvernement. Ce dernier domaine était absolument étranger à l'objet de la conférence. Elle avait pour but de régler diplomatiquement les rapports de l'Empire Ottoman avec l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Serbie, mais non ceux de l'Empire avec la Compagnie, son locataire. Par la signature de la déclaration du 15 Avril 1882, la Compagnie s'engageait à exécuter les engagements que le traité imposait au Gouvernement, et à ne réclamer aucun dédommagement de ce chef. En ce qui concerne spécialement les prix du transport des voyageurs et des marchandises, elle s'astreignait à respecter désormais, non plus seulement les chiffres maxima fixés par son propre Cahier des Charges, mais aussi les règles nouvelles posées par le traité de la conférence à quatre qui prescrivaient l'établissement de taxes kilométriques unitaires et le dressement de tarifs directs internationaux. Mais elle ne modifiait en rien l'état de choses qui avait existé jusqu'alors, au point de vue de l'intervention du Gouvernement dans sa gestion.

De ce principe résultent logiquement deux conséquences.

La première, c'est que le paragraphe final de l'article 11 du traité de la conférence, qui concerne l'approbation des tarifs directs, ne peut pas être invoqué par le Gouvernement Ottoman pour revendiquer contre la Compagnie un droit autre que celui qui est déterminé par les conventions de 1872, c'est-à-dire autre qu'un droit de contrôle exercé par l'entremise des Commissaires Impériaux sous la forme de visa des affiches.

La seconde, c'est que, pour ce qui concerne les tarifs du trafic local de la ligne d'Uskub à Zibeftché, le Gouvernement prétend à tort avoir également le droit d'exiger qu'ils soient soumis à son approbation préalable. En effet, d'après la disposition I de l'article 10 du traité de la conférence à quatre, « chacune des parties con- « tractantes se réserve pleine liberté de fixer les tarifs du trafic local « sur son propre territoire ». Dès lors les tarifs du trafic local restent entièrement en dehors des stipulations du traité. Cela résulte, pour les marchandises, de la disposition qui vient d'être rappelée, et, pour les voyageurs, de la mention ajoutée en marge de ce même article 10 dans le procès-verbal N° 8 de la conférence (Voir l'annexe I des conclusions du Gouvernement, en haut de la page 11). Du moment où tout ce qui concerne le trafic local est exclu du traité, il est clair que la déclaration faite par la Compagnie le 15 Avril 1882, même si par impossible on l'interprète pour les tarifs directs dans le sens présenté par le Gouvernement, ne saurait s'appliquer au trafic local, et que par conséquent la Compagnie reste, à cet égard, sous le régime de la Convention de 1872.

Dans tout ce qui précède, la Compagnie a raisonné comme si le traité de la conférence à quatre ne faisait, dans son texte, aucune mention des droits dont elle jouit d'après ses conventions antérieures. Mais tel n'est pas le cas. En parlant des engagements de l'Empire Ottoman envers les autres Etats signataires, l'article 10 du traité réserve expressément « les droits acquis en vertu de concessions antérieures ». Il convient de remarquer que cette rédaction a été maintenue dans le texte définitif du traité, tel qu'il a été signé en 1883, par conséquent une année après que la Compagnie avait signé

la déclaration du 15 Avril 1882, par laquelle elle avait accepté le projet de convention. Ce simple fait prouve que, après comme avant la déclaration de la Compagnie, le Gouvernement Ottoman ne se considérait pas comme ayant pouvoir pour déroger par le traité de la conférence à quatre aux conventions existantes entre lui et la Compagnie en matière de tarifs. Si la déclaration du 15 Avril 1882 avait eu pour effet de rendre au Gouvernement Ottoman, à cet égard sa pleine liberté d'action, il aurait fait disparaître de l'article 10 du traité, entre le 15 Avril 1882 et le 9 Mai 1883 (date de la signature), le paragraphe maintenant les droits acquis en vertu des concessions antérieures, paragraphe qui n'aurait plus eu, en ce cas, aucune raison d'être, et dont le maintien dans le traité est incompatible avec la thèse actuellement soutenue par le Gouvernement. Les conclusions adverses essaient de répondre à cette objection en établissant une distinction entre le « trafic international », dont il serait parlé uniquement dans l'article 10, et le « trafic direct » dont il serait question dans l'article 11. Mais elles ne disent pas en quoi ces deux termes diffèrent l'un de l'autre, et, en fait, ils sont entièrement synonymes. Il existe sur les chemins de fer, d'une part des tarifs du trafic local, — ce sont ceux auxquels s'applique le paragraphe I de l'article 10 — et d'autre part des tarifs du trafic international ou direct, — ce sont ceux qui sont réglés par le paragraphe II du même article, et sur lesquels revient aussi l'article 11. La disposition réservant les droits acquis de la Compagnie vise donc à la fois le trafic international et le trafic direct; deux termes qui ont le même sens. C'est sur le vu de cette disposition et à cause d'elle que la Compagnie a signé la déclaration du 15 Avril 1882. Et le Gouvernement tente vainement, dans le dispositif du second chef de ses conclusions, de

la concilier avec le droit d'approbation des tarifs réclamé par lui. « La soumission à l'approbation de l'Etat est » dit-il, « également obli- « gatoire, sauf au Gouvernement Impérial à tenir compte, dans « l'approbation de ces tarifs, des droits acquis, dans la limite de la « réserve faite par l'article 10 de la Convention précitée, pour les « lignes existantes en 1883 ».

Il est difficile de comprendre la signification de ce passage. Le droit acquis pour la Compagnie consistait, au moment de la conférence à quatre comme aujourd'hui, dans la faculté qu'elle avait de fixer les tarifs sans approbation préalable du Gouvernement à condition de ne pas dépasser les maxima fixés par le Cahier des Charges. On ne voit pas comment le Gouvernement pourrait respecter ce droit acquis tout en le faisant complètement disparaître, comme il le demande aujourd'hui.

Le Gouvernement allègue dans ses conclusions que, conservant toute la responsabilité envers les autres Etats contractants du chef des stipulations du traité relatives au trafic direct, il ne saurait abandonner à la Compagnie seule le soin d'observer ces stipulations. Mais c'est précisément pour écarter du Gouvernement Ottoman toute responsabilité effective de ce chef que la déclaration du 15 Avril 1882 a été imposée à la Compagnie, et cela, non pas par le Gouvernement Ottoman seul, mais par les autres Etats. C'est, en effet, au Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie que la Compagnie a adressé sa déclaration, ainsi que cela résulte de la note mise au bas de son texte (annexe II des conclusions du Gouvernement). Si la Compagnie venait à manquer aux engagements que lui impose son adhésion au traité, si par exemple elle refusait de maintenir les correspondances directes établies ou si elle tentait de percevoir des taxes contraires au principe des tarifs unitaires,

et si quelque réclamation était élevée de ce chef contre le Gouvernement Ottoman par les autres Etats contractants, il aurait certainement un recours à exercer contre la Compagnie, et les moyens d'action ne lui manqueraient pas pour le rendre efficace. Il n'est nul besoin pour cela du moyen préventif qui consisterait dans l'approbation préalable des tarifs : la question relative à cette approbation ainsi que celle du trafic local ne concernent — on l'a établi plus haut — que les rapports internes du Gouvernement et de la Compagnie et, par suite, n'a pas été tranchée, en ce qui touche ces rapports, par la déclaration du 15 Avril 1882. En fait, d'ailleurs, pendant les quinze années écoulées depuis l'ouverture des jonctions, jamais aucune plainte n'a été élevée contre la manière dont la Compagnie accomplit le service international.

Quant à l'argument tiré de ce fait « que le Gouvernement a un « droit de participation aux recettes nettes de l'exploitation du Che- « min de fer et que le droit de contrôle et d'intervention du Gou- « vernement Impérial n'en doit être que plus étendu », il ne saurait avoir aucune valeur puisqu'il porte, non pas sur les effets du traité de la conférence à quatre, mais sur ceux de la Convention de 1872 et que les produits des transports internationaux ne représentent qu'une faible partie des recettes de la Compagnie (un cinquième environ). Si le Gouvernement avait estimé que le fait de participer aux recettes devait lui conférer le droit d'approuver les tarifs, il aurait rédigé d'une autre façon ses accords avec la Compagnie. Celle-ci a réfuté, dans sa réponse aux réclamations I et II du Gouvernement, la prétention qu'il élève aujourd'hui de tenir pour nul et non avenu l'article 2 du Cahier des Charges, qui accorde à la Compagnie une large liberté en matière de tarifs. Il est d'ailleurs très naturel et même nécessaire que la Compagnie jouisse, à cet égard,

d'une latitude beaucoup plus grande que la plupart des autres Administrations de chemins de fer. Elle est, en effet, à peu près la seule, sinon même la seule entreprise qui, à l'inverse de ce qui se passe d'ordinaire, assure au Gouvernement un chiffre minimum de recette au lieu de profiter d'une garantie donnée par lui.

Par le fait du rejet de la demande principale du Gouvernement, la réserve formulée dans ses conclusions et relative à des dommages et intérêts pour le passé deviendra sans objet. La Compagnie fait remarquer que cette réserve ne pourrait, en tout état de cause, comporter aucune suite. Dans toutes les négociations relatives au trafic international, la Compagnie n'a eu qu'un objet: augmenter les recettes du chemin de fer, dans l'intérêt du Gouvernement comme dans le sien propre, en travaillant au développement des rapports avec l'étranger, et en combattant la concurrence de la voie maritime, déjà tellement favorisée par l'inexécution des ports, des quais et des entrepôts. Tous les tarifs introduits par elle ont été régulièrement visés par les Commissaires Impériaux : le Gouvernement en a donc eu connaissance et n'a jamais élevé contre eux la moindre critique.

Par ces motifs, et tous autres à suppléer,

La Compagnie conclut à ce qu'il plaise à Messieurs les arbitres,

Rejeter la onzième réclamation du Gouvernement Impérial, ainsi que les réserves formulées par les conclusions y relatives,

et condamner le Gouvernement aux dépens,

Sous toutes réserves de modifier ou compléter les présentes conclusions.

Signé : **GROSS.**

ANNEXE I

à la réponse à la onzième réclamation du Gouvernement Impérial.

Commission à quatre réunie à Vienne
en exécution des articles X et XXXVIII du Traité de Berlin,
pour le règlement des questions des Chemins de fer.

PROCÈS-VERBAL N° 2

Séance du 7 Mars 1881.

Etaient présents :

Pour l'Autriche-Hongrie :

M. De Kallay ;
M. le Comte Wolkenstein ;
M. le Comte Khevenhüller ;
M. le Chevalier de Wittek ;
M. De Kilényi ;
M. le Baron Glanz.

Pour la Turquie :

Son Excellence Edhem Pacha ;
M. Galland.

Pour la Serbie :

M. Christitch, Envoyé extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire.

Pour la Bulgarie :

Son Excellence M. Stoitchoff ;
M. Harrower.

Le Procès-verbal de la séance précédente a été approuvé et signé.

MM. les Délégués Ottomans donnent lecture de la note suivante : « Aux termes des Articles X et XXXVIII du Traité de Berlin, les Prin- « cipautés de Serbie et de Bulgarie sont substituées chacune pour sa part, « aux engagements que la Sublime Porte a contractés tant envers l'Autriche- « Hongrie qu'envers la Compagnie pour l'exploitation des Chemin de fer « de la Turquie d'Europe, par rapport à l'achèvement et au raccordement, « ainsi qu'à l'exploitation des lignes ferrées sur le territoire de la Prin- « cipauté de Bulgarie ou à construire sur le territoire nouvellement « acquis par la Principauté de Serbie, — et

« Les conventions nécessaires pour régler ces questions seront con- « clues immédiatement après la signature du Traité entre l'Autriche-Hon- « grie, la Porte, la Serbie et la Principauté de Bulgarie, dans les limites « de la compétence de ces deux Principautés.

« La Sublime Porte ne saurait donc être dans l'obligation d'exa-
« miner à la Commission d'autres questions que celles qui se rapportent
« aux engagements contractés par elle et visés par les articles X et
« XXXVIII du Traité de Berlin à l'effet :

« Soit, en ce qui la concerne directement — d'assurer l'exécution des
« dits engagements — soit, en ce qui peut concerner les Principautés de
« Serbie et de Bulgarie, d'en opérer le transfert aux mains des dites
« Principautés.

« Ces engagements, par rapport à l'achèvement, au raccordement
« et à l'exploitation des lignes ferrées, sont définis par les Conven-
« tions de 1872 et il ne peut être question ici ni de les modifier ni
« de leur en substituer d'autres. On ne peut que chercher à en assurer
« l'exécution par une entente entre les Parties intéressées.

« En partant de ce principe, les obligations de la Sublime-Porte
« ne sauraient être formulées par rapport aux jonctions demandées par
« l'Autriche-Hongrie qu'en prenant en considération les observations
« suivantes :

« 1°. La ligne de raccordement allant de Bellova à la frontière
« Turco-Bulgare ne peut être d'aucune utilité tant que la grande ligne
« de Buda-Pest, Semlin, Belgrade, Niche, Sofia, Vakarel ne sera pas ter-
« minée et le temps nécessaire pour exécuter cette grande ligne ne
« saurait être évalué en moins de trois campagnes de travail effectif.

« 2°. L'embranchement de Niche, Vranja, Uscub n'étant pas men-
« tionné dans les Conventions de 1872, le Gouvernement Ottoman n'a
« pas à s'en occuper ici et ne saurait contracter l'obligation de par-
« ticiper aux charges de son exécution.

« 3°. L'écartement de la voie pour les lignes de Roumélie et ses « raccordements est fixé par les Cahiers de Charges à 1m 44 et 1m 45; « il ne peut donc pas être question de le modifier.

« 4°. Le matériel roulant est en circulation et le Gouvernement « Ottoman ne peut pas contraindre la Compagnie à le transformer.

« 5°. Le nombre des trains-postes est fixé par le Cahier des Charges « d'exploitation et la vitesse que le Gouvernement peut exiger pour ces « trains est de 30 kilomètres à l'heure, arrêts compris. Pour une vitesse « supérieure, il y aurait nécessité de remanier et consolider toute la « voie, ce que le Gouvernement Ottoman ne peut pas imposer à la « Compagnie.

« 6° .Les Tarifs sont déterminés par le Cahier des Charges d'ex- « ploitation et le Gouvernement Ottoman n'est pas libre d'imposer à « la Compagnie des Tarifs spéciaux.

« 7°. Enfin la Compagnie est complètement libre dans le choix de « son personnel et de ses moyens d'action, et toutes les conditions de « service et de contrôle sont réglées par le Cahier des Charges « d'exploitation ou ses annexes.

« En un mot, le Gouvernement Ottoman est lié par les Conventions « existantes sur toutes les questions d'exploitation visées par le Traité « de Berlin.»

MM. les Délégués Bulgares présentent également un mémoire conçu dans ces termes :

« Au moment de commencer les travaux auxquels nous sommes « conviés, nous tenons, moi et mon collègue, en qualité de Délégués « de la Principauté de Bulgarie, à constater que notre présence au sein « de cette réunion est une preuve manifeste du haut prix que le Gou- « vernement de Son Altesse le Prince Alexandre attache aux bonnes « dispositions de l'Empire d'Autriche-Hongrie pour la Bulgarie.

« Pénétré de la plus haute déférence envers les décrets de l'Eu- « rope statués à Berlin, le Gouvernement que nous avons l'honneur de « représenter a toujours été fermement convaincu que le traité de Berlin, « tout en imposant à la nouvelle Principauté de Bulgarie plusieurs obli- « gations par rapport aux questions de Chemins de fer, ne les a men- « tionnées qu'en termes généraux, sans en préciser l'étendue et la portée. « De même, en stipulant que les conventions nécessaires pour régler les « questions de Chemins de fer seraient conclues entre les quatre parties « intéressées, le Traité n'a pas spécifié le mode à l'aide duquel devait « être préparé le terrain pour la conclusion de ces conventions.

« Le Cabinet Impérial et Royal ayant jugé opportun, lors de ses « négociations avec la Serbie en 1878 et avant la création même de la « Principauté de Bulgarie, de stipuler qu'il sera établi à Vienne une Com- « mission des quatres Parties intéressées pour élaborer des conventions « relatives aux Chemins de fer, a sous ce rapport restreint la liberté « d'attitude de la Bulgarie puisque le Gouvernement Princier, non encore « constitué à cette époque, ne pouvait être en mesure de se prononcer « sur la participation à la Conférence projetée.

« Toutefois, en acceptant l'invitation qui a été adressée l'année « dernière par le cabinet de Vienne » de prendre part à la négociation

« commune » des questions des Chemins de fer, conformément à l'article X « du Traité » de Berlin « le Gouvernement de Son Altesse a voulu « montrer son empressement à obtempérer au désir de la Haute Puis- « sance voisine.

« Mais, d'autre part, tout animés que nous sommes de l'intention « de rechercher, dans le cours de nos négociations des éléments d'en- « tente pour le règlement des questions de Chemins de fer, il nous est « impossible, d'ordre du Gouvernement Princier, fermement décidé à se « tenir strictement aux clauses du Traité de Berlin, de reconnaître comme « point de départ des négociations, jusqu'à ce que les obligations résul- « tant du Traité soient dûment élucidées, un projet de convention tel « que celui qui nous a été remis à la première séance par l'honorable « Président de la conférence.

« Nous considérons qu'il est de notre juste droit, basé sur le Traité « de Berlin, de demander, que le caractère des engagements visés par « l'Art. X du Traité et que la Principauté de Bulgarie doit assumer en « sa qualité de substituée à la Sublime Porte, soit défini clairement par « qui de droit. Ce n'est que lorsque la Bulgarie aura été éclairée, à « l'appui d'actes et de documents, sur l'étendue et la validité des enga- « gements qui lui incombent, qu'elle pourrait considérer sa substitution « au Gouvernement Impérial Ottoman comme effectuée ».

La Conférence décide que ces deux pièces seront imprimées et que les copies en seront remises à MM. les Délégués.

M. Christitch demande des éclaircissements sur les obligations contractées par la Sublime Porte et auxquelles le Traité de Berlin a substitué la Serbie.

MM. les Délégués Ottomans se déclarent prêts à fournir dans une prochaine séance les renseignements qui ont été demandés.

On est convenu que le Président avertira MM. les Délégués du jour de la prochaine réunion.

EDHEM m. p. KALLAY m. p.

G. GALLAND m. p.

Pour M. Christitch :

MM. BOGHITCHÉVITCH m. p.
N. S. STOITCHOFF m. p.
Th. HARROWER m. p.
KILÉNYI m. p.
KHEVENHÜLLER m. p.
WITTEK m. p.
GLANZ m. p.

ANNEXE II.

Le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc., et Roi Apostolique de Hongrie, le Gouvernement de Sa Majesté le Roi de Serbie, le Gouvernement de Sa Majesté Impériale le Sultan et le Gouvernement de Son Altesse le Prince de Bulgarie, animés du désir de favoriser et de régler, par l'exécution des jonctions des voies ferrées prévues aux articles X, XXI et XXXVIII du Traité de Berlin, le trafic entre Leurs territoires, ont résolu de conclure une convention et ont nommé à cette fin pour Leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique:

le Sieur Gustave comte Kálnoky de Körös Patak, Chambellan et Conseiller intime actuel, Son Ministre de la Maison Impériale et des affaires étrangères, Général dans Ses armées, et le Sieur Ladislas de Szögyényi-Marich de Magyar Szögyén et Szolgaegyháza, Chambellan et Conseiller intime actuel, Premier chef de section au Ministère de la Maison Impériale et des affaires étrangères,

Sa Majesté le Roi de Serbie:

le Sieur Milan M. Boghitchévitch, Son Envoyé extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique,

Sa Majesté Impériale le Sultan :

Sadoullah Pacha, Son Ambassadeur extraordinaire et Plénipotentiaire près Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique,

Son Altesse le Prince de Bulgarie :

le Sieur Nicolas S. Stoitchoff, ancien Ministre, et le Sieur Constantin Stoiloff, ancien Ministre,

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE 1er.

En exécution des dispositions arrêtées par les Articles X, XXI et XXXVIII du Traité de Berlin, les Parties contractantes s'engagent à faire construire et raccorder et à livrer à l'exploitation simultanément à la date du 15 Octobre 1886 les lignes désignées dans les Art. 2, 3, 4 et 5 ci-après, conformément aux dispositions de la présente convention.

ARTICLE 2.

Le Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie s'engage à faire construire et à raccorder et à livrer à l'exploitation simultanément à la date susdite du 15 Octobre 1886 une jonction de Budapest par Semlin jusqu'à la frontière Hongroise-Serbe à Belgrade.

ARTICLE 3.

Le Gouvernement Impérial Ottoman s'engage à faire construire et raccorder et à livrer à l'exploitation simultanément à la date susdite du 15 Octobre 1886 :

1° le raccordement de la ligne déjà existante de Constantinople-Bellova à la ligne à construire de Nich par Sophia jusqu'à la frontière Ottomane-Bulgare ;

2° un embranchement qui se détachera, aux environs de Pristina, ou de tout autre point qui sera trouvé convenable par les Autorités Impériales Ottomanes, du Chemin de fer déjà existant Salonique-Mitrovitza et qui sera conduit, suivant le tracé jugé le plus convenable d'un commun accord, jusqu'à la frontière Ottomane-Serbe, pour se joindre à la ligne Serbe désignée au N° 3 de l'Art. 4 ci-après.

ARTICLE 4.

Le Gouvernement Royal de Serbie s'engage à faire construire et raccorder et à livrer à l'exploitation simultanément à la date susdite du 15 Octobre 1886 :

1° La ligne de Belgrade à Nich, se raccordant près de Belgrade à la ligne de jonction hongroise ;

2° Une ligne de raccordement de Nich à la frontière Serbo-Bulgare via Pirot vers Bellova dans la direction de Constantinople ;

3° Une ligne de raccordement de Nich par Vranja à un point de la frontière Serbo-Ottomane à déterminer de commun accord, pour se joindre à la ligne Ottomane désignée dans l'Art. 3 sous le N° 2.

ARTICLE 5.

Le Gouvernement Princier de Bulgarie s'engage à faire construire et raccorder et à livrer à l'exploitation simultanément à la date susdite

du 15 Octobre 1886 un Chemin de fer se raccordant à la ligne à construire par la Serbie de Nich via Pirot à la frontière Bulgaro-Serbe et lequel ira de ladite frontière par Çaribrod et Sophia jusqu'à la frontière Bulgaro-Ottomane, pour se joindre à la ligne Constantinople-Bellova qui sera conduite jusqu'à ce point.

Article 6.

Les Gouvernements voisins s'engagent à faire procéder, par une Commission spéciale, nommée par eux et envoyée sur les lieux, aux études techniques nécessaires pour fixer le point de la frontière où la jonction de leurs lignes respectives devra avoir lieu. Ces travaux préparatoires seront terminés et les points de jonction fixés par les Gouvernements respectifs, au plus tard avant l'expiration d'un an à partir du jour de l'échange des ratifications de la présente Convention.

De même, les parties contractantes prennent l'engagement de fournir, dans le délai précité, la preuve qu'elles ont assuré selon leur convenance, soit par une concession définitive, soit par l'adjudication des travaux, l'exécution jusqu'au 15 octobre 1886 des lignes à construire sur leurs territoires respectifs.

Article 7.

Afin de simplifier autant que possible l'exercice du contrôle douanier et autre par rapport au trafic des voyageurs et des marchandises, les Gouvernements voisins se réservent d'établir, d'un commun accord, des stations communes de frontière et de relais de manière à ce que les bureaux frontières des pays avoisinants interessés y soient réunis et

que les organes desdits bureaux puissent fonctionner immédiatement l'un après l'autre.

Dans le cas où des stations communes de frontière et relais seraient établies, on est convenu que l'exploitation des lignes de jonction à partir de ces stations communes jusqu'à la frontière territoriale sera remise à l'administration qui exploite la ligne de jonction située sur le territoire voisin. L'indemnité à payer par cette administration sera fixée d'un commun accord, mais ne devra dépasser le montant de 5 % du capital employé à la construction.

Article 8.

Les Chemins de fer à construire en vertu de la présente Convention devront être construits et exploités pour autant que l'intérêt du trafic réciproque le demande, d'après des règles uniformes, notamment :

1° Ces Chemins de fer auront, en conformité avec les lignes contiguës, la largeur de voie ordinaire, c'est-à-dire un intervalle de 1.436 mètres en lumière des rails.

2° Le matériel roulant devra être construit d'après de règles uniformes et de telle manière qu'il puisse librement circuler non seulement de la ligne du propre territoire sur celle du pays voisin, mais aussi sur les lignes de jonction des autres parties contractantes.

3° Le service des signaux à introduire sur les lignes en question sera conforme au système en vigueur sur les lignes de jonction austro-hongroises.

ARTICLE 9.

Sur les Chemins de fer à construire en vertu de la présente Convention aucune différence ne sera faite dans le même pays entre les sujets des Parties contractantes, quant aux prix de transport et aux taxes publiques, comme au temps et mode d'expédition.

De même les marchandises importées de l'un des pays dans l'autre, soit pour y rester soit pour y passer en transit, n'y seront, sous aucun des rapports susmentionnés, traitées moins favorablement que les marchandises indigènes.

ARTICLE 10.

En ce qui concerne les tarifs pour le trafic des marchandises et autres objets de transport de tout genre sur les lignes à construire en vertu de la présente convention, on est convenu des dispositions suivantes :

1° Chacune des parties contractantes se réserve pleine liberté de fixer les tarifs du trafic local sur son propre territoire. Il est entendu qu'on ne pourra traiter comme trafic local, au sens des dispositions précédentes, le transport des marchandises et d'autres objets de toute sorte qui passent la frontière en rupture de charge.

2° Les tarifs pour le trafic international seront fixés sur la base du principe de la nation la plus favorisée, ainsi qu'il suit :

1° La Sublime Porte s'engage à ne pas appliquer au trafic avec des pays tiers ni directement ni indirectement des taxes unitaires kilométriques moindres, ni autres facilités, ni faveurs que celles qui sont appliquées aux mêmes articles dans le trafic avec l'Autriche-Hongrie.

La Sublime Porte prend les mêmes engagements relativement à la Serbie et à la Bulgarie.

Il est toutefois entendu que les dispositions précédentes seront applicables aux lignes de jonction Ottomanes déjà existantes, en autant que des droits acquis en vertu de concessions antérieures ne s'y opposent.

2° La Bulgarie s'engage à ne pas appliquer au trafic avec des pays tiers ni directement ni indirectement des taxes unitaires kilométriques moindres, ni autres facilités, ni faveurs que celles qui sont appliquées aux mêmes articles dans le trafic avec l'Autriche-Hongrie.

La Bulgarie prend les mêmes engagements relativement à la Turquie et à la Serbie.

3° Conformément au principe de la réciprocité, la Turquie et la Bulgarie jouiront des mêmes avantages sur les lignes Serbes. Ces avantages leur sont également garantis sur la ligne de jonction Hongroise devant aboutir à Budapest, ainsi que sur les lignes qui relient aujourd'hui Buda-Pest à Vienne, en tant que pour ces derniers les droits déjà existants acquis en vertu de concessions, ne s'y opposent.

ARTICLE 11.

Les Administrations des Chemins de fer à construire en vertu de la présente Convention introduiront des correspondances directes pour le transport des personnes et des marchandises entre leurs stations principales, y compris Constantinople et Salonique. Des correspondances directes seront de même établies entre les dites stations principales, y compris Constantinople et Salonique d'une part et Vienne et Buda-Pest

de l'autre. Les Administrations des Chemins de fer intéressés seront tenues à s'entendre sur les arrangements nécessaires pour les réglements et les tarifs directs à appliquer au trafic international.

Ces tarifs directs seront établis sur la base des taxes unitaires kilométriques égales. Il sera cependant tenu compte des rampes de 10 par 1000 ou dépassant ce chiffre et des courbes d'un rayon de 600 mètres ou moindre, en fixant dès à présent que le nombre réel des kilomètres pourra être augmenté, suivant une échelle à concerter entre les Administrations des Chemins de fer intéressés, d'une quote-part qui, au maximum, ne pourra dépasser les 100 pour cent.

Ces tarifs directs et les autres arrangements concertés entre les Administrations seront soumis par elles à l'approbation des Gouvernements respectifs.

Article 12.

Les Chemins de fer à construire en vertu de la présente Convention ayant pour but d'établir non seulement une communication directe entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie d'une part et la Turquie d'Europe et la Bulgarie de l'autre, mais encore la communication indirecte de ces derniers pays avec les autres Etats Européens, les Gouvernements intéressés auront soin que les Administrations de ces Chemins de fer, en établissant d'un commun accord le service de trains, pourvoient à ce que les trains de voyageurs et de marchandises qui desserviront sur ces lignes le transit reçoivent une correspondance directe et commode, tant entre eux-mêmes qu'avec les lignes contiguës.

La Sublime Porte assurera, de plus, à ces trains une correspondance conforme également sur les lignes déjà existantes jusqu'à Constantinople et Salonique.

Quant au nombre des trains de voyageurs en transit circulant de Vienne et Budapest jusqu'à Constantinople et Salonique, il est expressément stipulé qu'il y aura un train au moins par jour, allant dans chaque direction, pour le transport de la poste et des voyageurs, et ayant une vitesse de 35 kilomètres à l'heure, au minimum, y compris les haltes. Cette vitesse minimum peut, la première année à partir de la mise en exploitation, être réduite à 30 kilomètres à l'heure (haltes comprises).

Article 13.

Les parties contractantes s'engagent à garantir la circulation sur les voies ferrées entre leurs territoires contre toutes perturbation et entrave. En conséquence, il ne sera admis sur le territoire de l'une des parties contractantes aucune exécution sur l'accessoire se trouvant sur ce territoire et appartenant à un Chemin de fer de l'autre partie contractante, en particulier sur le matériel fixe et roulant, ainsi que sur les restants en caisse et les créances qui résultent du trafic réciproque.

Article 14.

Dans le trafic réciproque des Chemins de fer à construire en vertu de la présente Convention des règlements sanitaires autant que possible uniformes seront appliqués à la désinfection des transports et des moyens de transport. Il en sera de même pour les autres mesures préventives contre les maladies d'infection d'hommes et d'animaux.

Article 15.

Les Autorités de surveillance des Chemins de fer, ainsi que les directions de toutes les lignes de jonction pourront directement corres-

pondre entre elles pour toutes les questions relatives à l'exploitation et au trafic.

ARTICLE 16.

En ce qui concerne le détail des formalités à concerter par rapport à la révision douanière et à l'expédition des bagages des voyageurs, ainsi que des marchandises importées et exportées, les Gouvernements conrtactants se donnent mutuellement l'assurance qu'ils admettront sur les lignes à construire en vertu de la présente Convention ainsi que sur celles qui y seront raccordées, dans l'intérêt du commerce, toute facilité et toute simplification compatibles avec les lois en vigueur dans leurs pays respectifs.

Les parties contractantes faciliteront sur leurs territoires la circulation réciproque par chemin de fer, en établissant des raccordements directs entre les lignes au point de leur jonction et en faisant passer le matériel roulant d'une ligne à l'autre.

Les parties contractantes exempteront à la frontière où se trouvent les jonctions directes et où a lieu le passage du matériel roulant, les marchandises de la déclaration, du déchargement et de la révision à la frontière, ainsi que de la fermeture des colis, pourvu qu'elles entrent dans des wagons clos selon le règlement, qu'elles soient destinées à être conduites dans ces mêmes wagons à un endroit à l'intérieur du pays où se trouve un bureau de douane ou de finance autorisé à l'expédition, et qu'elles soient déclarées à l'entrée par la remise des listes de chargement et des lettres de voiture.

Les marchandises qui, dans des wagons clos selon les règlements et sans être déchargées, passent en transit sur le territoire d'une des

parties contractantes, en venant du territoire de l'autre ou y étant destinées, seront exemptées de la déclaration, du déchargement et de la révision, ainsi que de la fermeture des colis, tant à l'intérieur qu'aux frontières, pourvu qu'elles soient déclarées au transit par la remise des listes de chargement et des lettres de voiture.

L'application de ces dispositions est cependant subordonnée à la condition que les Administrations des Chemins de fer intéressés répondent de l'arrivée des wagons, en temps opportun et avec fermeture intacte, au bureau d'expédition situé à l'intérieur du pays ou à celui de sortie.

Bien qu'en général les dispositions précédentes ne trouvent pas d'application aux déchargements des marchandises, il reste d'ailleurs entendu que néanmoins, dans les cas où un pareil déchargement devient nécessaire par suite de la très grande distance entre les lieux de chargement et de déchargement, ces facilités pourront être étendues aux déchagements en question à la condition qu'ils aient lieu sous contrôle réglementaire.

Les Gouvernements voisins auront à s'entendre ultérieurement quant au règlement à établir pour le service des douanes aux stations frontières.

ARTICLE 17.

Les administrations des Postes et Télégraphes des parties contractantes auront à s'entendre ultérieurement, quant au règlement à établir pour le service respectif sur les lignes des Chemins de fer en question. Il est convenu toutefois dès à présent que les institutions postales et télégraphiques en vigueur sur les lignes déjà existantes et les mesures y

relatives seront mises en harmonie avec les besoins d'une communication régulière des Chemins de fer.

Article 18.

Les Gouvernements contractants s'engagent à faciliter, tant que le permettra la sûreté publique, dans l'intérêt commun de la communication, et autant que possible, l'exercice de la police à la frontière.

Article 19.

Chacune des parties contractantes se réserve le droit, sur son propre territoire, de contrôler l'exploitation des Chemins de fer qui forment l'objet de la présente Convention, afin qu'elle réponde, de tout temps, aux besoins du trafic international et aux stipulations arrêtées entre les Gouvernements respectifs.

Article 20.

Dans le cas où l'une des parties contractantes après l'expiration de la dixième année à partir du jour de l'échange des ratifications demanderait la révision de la présente Convention, les Délégués des parties contractantes se réuniront à cet effet à Vienne sur la convocation du Gouvernement Impérial et Royal.

Il est entendu que les parties contractantes se réservent la faculté d'introduire, de tout temps et d'un commun accord, dans cette convention toute modification dont l'utilité serait démontrée par l'expérience.

La présente Convention sera, s'il y a lieu, soumise aux Corps législatifs respectifs et entrera en vigueur aussitôt après l'échange des ratifications, qui aura lieu à Vienne au plus tard le 1er Octobre 1883.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention et l'ont revêtue du cachet de leurs armes.

Fait à Vienne en quadruple expédition, le neuvième jour du mois de Mai de l'an mil huit cent quatre-vingt-trois.

Kalnoky m. p. (d S.)
Szögyéni m. p. »
M. M. Boghitchévitch m. p. »
Sadoullah m. p. »
Nicolas S. Stoitchoff m. p. »
C. Stoiloff m. p. »

RÉPONSE

à la douzième réclamation du Gouvernement Impérial.

Terrains et immeubles détenus par la Compagnie.

Comme le rappelle le Gouvernement dans son Exposé, les arbitres réunis en 1888 ont formellement reconnu à la Compagnie le droit, qui lui était contesté par le Gouvernement, de louer à des tiers les immeubles compris dans le domaine du Chemin de fer et momentanément inutiles au service de l'exploitation. Leur décision, reproduite à la suite des conclusions concernant la quatrième réclamation de la Compagnie (annexe 27 de cette réclamation), s'appuyait principalement sur ce motif que l'Article 11 du Cahier des Charges impose à la Compagnie l'obligation de comprendre dans le compte des recettes brutes les revenus des immeubles faisant partie du Chemin de fer. Les arbitres en concluaient logiquement que la Compagnie pouvait donner en location les bâtiments et terrains «expropriés « pour servir aux besoins du Chemin de fer et non encore utilisés pour cette « destination ».

N'ayant pas réussi en 1888 à priver la Compagnie de la part de recettes que lui rapporte cette location, le Gouvernement renouvelle aujourd'hui sa tentative sous une autre forme. Il demande la restitution d'un certain nombre d'immeubles, occupés ou loués par la Compagnie et dépendant du Chemin de fer.

La raison invoquée par lui consiste à dire que les immeubles qu'il réclame ne sont ni nécessaires ni utiles à l'exploitation, et que, par conséquent, ils doivent faire retour au Gouvernement. Il prétend que la sentence arbitrale de 1888 n'a autorisé que la location de terrains ou de bâtiments « momentanément » inutiles au service, que ce terme implique l'idée d'une courte durée « incompatible avec la durée de la concession », que, quinze années s'étant écoulées déjà depuis la jonction des lignes exploitées par la Compagnie avec les réseaux du reste de l'Europe, l'exploitation a reçu tout le développement dont elle est susceptible et que par conséquent la preuve de la superfluité de certains immeubles se trouve acquise.

La Compagnie juge inutile d'engager un débat théorique sur la question de savoir comment il y aurait lieu de procéder à l'égard d'un terrain pour lequel il serait démontré que l'exploitation ne pourra pas l'utiliser avant l'expiration du bail, c'est-à-dire avant 1958. En fait, une pareille démonstration serait impossible, et le Gouvernement ne la tente même pas.

Quant à prétendre que, parce qu'un immeuble n'a pas été jusqu'à présent nécessaire ou utile à l'exploitation, il ne le sera pas dans un délai plus ou moins rapproché, c'est uue prétention inadmisible, et d'autant moins fondée que, par le fait même du Gouvernement, l'exploitation n'a pris jusqu'à ce jour aucun développement, que même elle est devenue moins productive depuis quelques années qu'elle ne l'était quinze ans auparavant. Le jour où, en exécution de la sentence arbitrale sollicitée par la Compaguie du chef de sa première réclamation, le Gouvernement aura enfin exécuté les ports, les quais, les entrepôts et les routes que, d'après les articles 12 et 17 de la Convention d'exploitation du 18 Mai 1872 et 5 de la Convention spéciale du même jour, il s'est obligé à établir, les transports prendront sur tout le réseau une activité dont

le prive fatalement aujourd'hui l'absence d'accès et de débouchés, et un grand nombre de terrains qui avaient été expropriés à l'origine en vue de cette activité, deviendront indispensables ou utiles. En attendant, il serait impossible d'admettre que le Gouvernement invoquât, pour demander la restitution de certains immeubles loués à des tiers (et dont le loyer lui profite pour partie), le faible développement de l'exploitation, c'est-à-dire une circonstance qui ne provient que de son propre fait. Mais quand même le trafic actuel serait bien plus important qu'il ne l'est en réalité, la prétention du Gouvernement serait encore mal fondée, parce que des besoins nouveaux peuvent se révéler à tout moment et qu'un terrain aujourd'hui sans emploi immédiat peut devenir nécessaire plus tard.

Ces observations générales étant faites, on va entrer dans l'examen de détail des conclusions du Gouvernement. Elles sont divisées en deux parties. L'une porte sur un certain nombre d'immeubles voisins de diverses stations. L'autre concerne spécialement les terrains de Salonique, de Dédéagatch et de Sofoulou (Soufli).

I

Aux conclusions du Gouvernement est annexée sous le numéro II une liste (1) des immeubles loués par la Compagnie à des tiers. Le Gouvernement, sans entrer au sujet de chacun d'eux dans une discussion spéciale et sans fournir aucune justification à l'appui de sa demande, se borne à déclarer en bloc que ces immeubles ne sont d'aucune utilité pour le service d'exploitation. Il ajoute : « La Compagnie ne peut

(1) Dans un des quatre exemplaires signifiés par le Gouvernement à la Compagnie, cette liste est incomplète, finissant au bas de la page 8 par l'indication d'un emplacement à Makrikeuy.

« soutenir qu'ils sont nécessaires et ne peut, en tous cas, en faire la « preuve.»

On verra plus loin que, même aujourd'hui, la plupart des terrains et bâtiments dont il s'agit sont loin d'être inutiles à l'exploitation. Mais, quand même ils lui seraient actuellement inutiles, ce serait au Gouvernement qu'il appartiendrait de prouver que jamais la Compagnie n'en aura besoin ou n'en pourra tirer parti pour le service, et non la Compagnie qui devrait établir qu'ils lui seront nécessaires. Comme ils ont été compris dans les plans d'expropriation, expropriés, remis par le Gouvernement à la Compagnie, compris dans le bornage effectué en vertu de la convention du 10/22 Décembre 1885, ils font partie du domaine du Chemin de fer. Si le Gouvernement demande à Messieurs les Arbitres de les en exclure, il doit, suivant la règle générale du droit, justifier sa prétention; il intervertit les rôles en essayant de mettre à la charge de la défenderesse une preuve que — on l'a montré plus haut et ses conclusions même l'attestent,—il est matériellement hors d'état de fournir.

On trouvera ci-joint (annexe 1) un tableau indiquant d'une part les immeubles mentionnés dans l'annexe II des conclusions du Gouvernement, d'autre part la destination actuelle de ces immeubles. On verra que presque pas une des locations mentionnées par le Gouvernement n'est étrangère au service du Chemin de fer. Tantôt la location est faite à des restaurants, cafetiers, débitants de tabac ou changeurs dont l'installation aux abords des stations est indispensable dans l'intérêt des voyageurs et n'a d'autre but que de leur rendre service. Tantôt — et c'est le cas le plus fréquent — le locataire est un commerçant, client habituel du Chemin de fer, qui effectue sur la ligne des transports considérables et a besoin d'avoir, aussi près que possible de la station, un emplacement ouvert ou un

local clos pour déposer ses marchandises (charbons, céréales, bière, etc.), en attendant l'expédition par la voie ferrée ou par la route de terre. L'absence presque complète de chemins praticables aux voitures dans l'intérieur du pays rend ces dépôts encore plus nécessaires qu'ils ne le sont ailleurs. On a de la peine à s'expliquer que le Gouvernement considère des locations pareilles comme n'ayant pas d'utilité pour l'exploitation. Ainsi que la Compagnie l'a démontré, alors même qu'elles seraient faites à des tiers n'ayant aucun rapport avec le Chemin de fer, le Gouvernement n'aurait pas le droit de réclamer la restitution d'immeubles qui peuvent, un jour ou l'autre, devenir utiles ou nécessaires à l'exploitation. Mais sa prétention devient doublement insoutenable en présence des éclaircissements fournis par l'annexe 1 des présentes.

II

Terrain de Salonique.

Dans les conclusions relatives à sa quatrième réclamation, la Compagnie a demandé que le Gouvernement Impérial fût condamné à la mettre en possession de terrains situés à proximité de sa station de Salonique, terrains compris dans les plans d'expropriation et de bornage, destinés à l'établissement de la voie du quai et à l'agrandissement de la station, et qui lui ont été indûment enlevés en 1887.

Le Gouvernement prétend que ces terrains (désignés par la lettre B dans le plan annexé à ses conclusions) appartiennent à la Liste Civile, et conclut à ce que la Compagnie soit condamnée « à cesser le trouble qu'elle « apporte à leur jouissance ». Ses conclusions sont d'ailleurs, sur ce point, d'une extrême brièveté. Il se borne à affirmer que les terrains ont été achetés par la Liste Civile le 26 Janvier 1885, antérieurement au bornage contra-

dictoire, que ni le bornage contradictoire ni l'arbitrage de 1888 n'ont pu porter atteinte aux « droits acquis » de la Liste Civile, et que d'ailleurs les terrains en question ne sont « d'aucune utilité pour le service de la Com- « pagnie » et n'en offriront aucune pour l'avenir.

Sur ces trois points, la Compagnie fait les réponses suivantes, en se référant d'ailleurs aux conclusions concernant sa quatrième demande.

Elle ignore si, effectivement, l'administration de la Liste Civile a fait en 1885 l'acquisition des terrains en question et elle n'a pas à discuter ce point de fait qui lui est étranger, tout en constatant que, ni en 1888, lorsque ce même litige a été soumis à l'arbitrage, ni en 1903, le Gouvernement n'a jugé à propos de produire les titres d'acquisition sur lesquels se fonde sa prétention. Ce qui est certain, c'est que, si, en 1885, l'Etat avait vendu les terrains à l'administration de la Liste Civile (en supposant même que cette administration soit une personne morale distincte de celle de l'Etat), il aurait aliéné une propriété dont il ne pouvait pas disposer, cette propriété ayant été comprise dans le plan de 1872, et que ce serait à lui de s'entendre à ce sujet avec la Liste Civile à l'amiable ou de procéder par la voie de l'expropriation pour mettre la Compagnie en possession du terrain auquel elle a droit.

Elle 1887, le Gouvernement a de nouveau fait figurer les terrains dont il s'agit dans le plan de bornage arrêté d'un commun accord avec la Compagnie (voir l'annexe 2 des conclusions relatives à la quatrième demande de la Compagnie) et le plan qu'il produit lui-même aujourd'hui en annexe à ses conclusions [1], confirme que ces terrains étaient compris dans le bornage.

---

(1) Ce plan a été présenté par le Gouvernement avec des inscriptions en langue turque qui le rendent inintelligible pour l'un de Messieurs les Arbitres. On en trouvera ci-jointe (annexe 2) la reproduction avec la traduction des inscriptions.

Il est permis de considérer comme peu vraisemblable que le Gouvernement, s'il avait vendu l'immeuble en 1885, c'est-à-dire à une date récente, l'eût néanmoins attribué en 1887 au domaine du Chemin de fer. Quoi qu'il en soit, lorsque, devant l'arbitrage de 1888, le Gouvernement a allégué dans ses conclusions (annexe 9 des conclusion relatives à la quatrième réclamation de la Compagnie) qu'il avait commis une «erreur commune» en faisant figurer l'immeuble dans le plan de bornage, qu'en tous cas cette erreur ne devait pas « porter atteinte à des droits antérieurement «acquis», et que les Arbitres n'avaient pas « qualité » pour connaître de cette réclamation, qui concernait le domaine privé de la Couronne, la sentence arbitrale unanime du 23 Juin 1888 (annexe 10 desdites conclusions) a répondu à ces allégations de la façon la plus catégorique en constatant «que le bornage contradictoire fait par le Gouvernement « et la Compagnie détermine l'étendue du terrain **dont la jouissance « doit être assurée à celle-ci,** qu'il est acquis que la disposition « d'un terrain de 47,225 mètres carrés compris dans la limite du bor- « nage lui a été enlévée ». Après cette décision arbitrale, on ne pouvait certainement pas s'attendre à voir le Gouvernement Impérial demander à Messieurs les Arbitres actuels une condamnation tendant à interdire à la Compagnie de troubler, sur ce même terrain, la jouissance de la Liste Civile.

Quant à la prétention du Gouvernement d'après laquelle l'immeuble dont il s'agit n'est et ne sera jamais d'aucune utilité pour la Compagnie, elle est réfutée, et par la mention inscrite sur le plan de 1872, qui affectait ces terrains à la voie du quai et à l'agrandissement de la station, et par la sentence arbitrale précitée, qui constatait que ces terrains «pouvaient avoir, dans l'avenir, une grande utilité pour la Compa- « gnie », et par l'évidence même. Un simple coup d'œil jeté sur le plan

de la localité démontre qu'un emplacement situé à proximité du port et du quai et traversé par la voie de jonction, offre pour l'administration de la grande ligne internationale desservant Salonique, une importance énorme, en vue de l'établissement des voies et installations d'une gare maritime. La Compagnie ne peut que se référer, sur ce sujet, aux explications qu'elle a données ailleurs.

Le Gouvernement, qui a toléré qu'elle fût dépossédée de l'immeuble dont il s'agit, et qui a laissé en sonffrance depuis quinze ans l'exécution de la sentence arbitrale de 1888, serait assurément mal fondé à lui reprocher de ne pas avoir utilisé jusqu'à ce jour un terrain qu'elle n'avait pas à sa disposition, parce que la possession lui en avait été violemment enlevée, que la récente ouverture du port achève de lui rendre indispensable et dont elle se servira pour les besoins de son exploitation dès que Messieurs les Arbitres auront fait droit à sa légitime demande.

Le Gouvernement ne se contente pas de demander que la Compagnie laisse à l'administration de la Liste Civile la libre jouissance des terrains dont la Compagnie a été injustement privée: il va plus loin et il prétend la faire condamner à « restituer à la Liste Civile » un autre terrain de 17,180 mètres carrés, dépendant également de la station de Salonique, et désigné sous la lettre A dans le plan joint aux conclusions du Gouvernement.

Il s'agit ici d'un terrain qui avoisine vers l'ouest celui dont il a été parlé plus haut et qui, à la différence du précédent, est occupé par la Compagnie. Les conclusions du Gouvernement ne donnent à son égard aucun éclaircissement et disent seulement qu'il appartient à la Liste Civile depuis 1885. Uue note un peu plus explicite est portée sur le plan présenté par lui: en voici la traduction: « Le présent terrain avait été auparavant em-

« prunté par la Compagnie du Chemin de fer et actuellement une partie se « trouve entre les mains du Chemin du fer conformément à une déclaration « (100,070 pics) Domaines Impériaux, 57,500 mètres carrés; 20 Septembre « 1303, v. s. ».

A ces indications vagues se bornent toutes les justifications fournies. On ne produit, ni titres d'acquisition, ni autres documents quelconques.

En examinant le plan produit par le Gouvernement et la traduction ci-jointe (annexe 2), on voit que le terrain sur lequel se trouve la lettre A est compris dans le bornage de 1887 (1) et qu'il est traversé, à peu près à son milieu, par une voie qui vient aboutir au bord de la mer à une échelle de débarquement, qualifiée sur le plan du Gouvernement de « débarcadère du Chemin de fer ». C'est ce terrain que le Gouvernement, si l'on comprend bien ses conclusions, revendique, non pour lui-même, mais pour un tiers, ou du moins pour une administration qu'il considère comme un tiers, celle de la Liste Civile.

Cette demande se produit aujourd' hui pour la première fois. Ni devant les arbitres de 1888, saisis pourtant de litiges relatifs aux terrains de Salonique, ni dans la correspondance, le Gouvernement n'a jamais formulé sa prétention actuelle. Il ne fait d'ailleurs, même à l'heure présente, aucune tentative pour la justifier. Pour montrer à quel point elle est dénuée de fondement, il suffira d'énoncer en peu de mots :

Que le terrain dont il s'agit, déja reconnu comme faisant partie du Chemin de fer par le plan de 1872 (annexe 4 des Conclusions relatives à la deuxième demande de la Compagnie), a toujours été en sa pos-

(1) L'année 1887 de notre ère correspond à l'an 1302 de l'Hégire.

session depuis cette époque, que par conséquent elle en aurait acquis la propriété par prescription quand même l'immeuble ne lui aurait pas été attribué par le plan de 1872 et le bornage de 1887.

Que, si le Gouvernement a vendu le terrain à la Liste Civile, il a vendu une chose dont il ne pouvait disposer, et que, par suite, dans le cas où il aurait créé à la Liste Civile, un droit sur le terrain en question — ce qui n'est nullement établi, — il lui incomberait d'indemniser cette administration, s'il y avait lieu, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation.

Que, en ce qui concerne l'utilité du terrain pour le Chemin de fer, il n'y a pas lieu de formuler des suppositions ou des prévisions pour l'avenir, l'immeuble ayant de tout temps servi à donner passage à la voie de l'échelle employée au débarquement de matériaux destinés à la voie ferrée et d'autres marchandises, ainsi qu'à recevoir des dépôts de matériel et diverses constructions servant au Chemin de fer, et payées par le Gouvernement comme agrandissements. Que, d'ailleurs, le Gouvernement pourrait difficilement prétendre que l'échelle de débarquement ne faisait pas partie du Chemin de fer ou ne lui était pas utile ; car le prolongement de cette échelle figurait déjà parmi les travaux d'agrandissement soumis à l'arbitrage de 1888 et a été reconnu comme tel par les Arbitres (voir l'annexe 3, N° 56, de la réponse de la Compagnie à la sixième réclamation du Gouvernement).

Terrains de Dédéagatch.

Le Gouvernement demande que la Compagnie soit condamnée à lui restituer des immeubles d'une superficie de 75,182 mètres carrés, sis à Dédéagatch, formant deux catégories dont il ne précise d'ailleurs

l'emplacement, ni dans le texte de ses conclusions, ni sur un plan annexé. Ces immeubles sont, dit-il, soit déjà loués par la Compagnie, soit destinés par elle à cet usage. Il allègue que le fait des locations déjà effectuées ou des locations projetées « donne la meilleure preuve de l'inutilité des « terrains en question, au point de vue du service de l'exploitation ».

Il est incontestable et la Compagnie ne nie pas qu'une grande partie des terrains de Dédéagatch soit restée, jusqu'ici, sans emploi pour le service du Chemin de fer. La raison en est des plus simples: c'est que l'emplacement et les dimensions de la station de Dédéagatch et de ses dépendances ont été fixés en tenant compte des besoins que créerait la création d'un grand port de commerce dans cette localité. Comme la Compagnie l'a rappelé ailleurs, l'article 12 de la Convention d'exploitation du 18 mai 1872 a mis à la charge du Gouvernement la construction d'un port à Dédéagatch pour une somme de 5 millions de francs, et en outre l'établissement de quais. C'est en vue de l'exécution de cet engagement du Gouvernement qu'en 1872 de larges surfaces (d'ailleurs sans valeur réelle à cette époque) ont été affectées par le plan d'expropriation, les unes « à la « station maritime et à ses dépendances », les autres « à la station « commerciale et à ses dépendances ». (Voir les mentions inscrites sur le plan de 1872, annexe 25 des conclusions relatives à la quatrième demande de la Compagnie). Dédéagatch devait devenir un des principaux ports marchands de la Méditerranée, et une superficie totale de quatorze hectares n'avait certainement rien d'exagéré si l'on tient compte des développements des voies, des hangars, des entrepôts, des installations de toute sorte indispensables au débouché d'un réseau de chemin de fer sur un centre commercial de cette importance. Malheureusement, le port de Dédéagatch est demeuré jusqu'ici à l'état de projet et les engagements du Gouvernement sont restés en souffrance. En

attendant leur exécution, la Compagnie ne pouvait adopter un meilleur parti, dans son intérêt comme dans celui de l'Etat, que de louer les terrains dont elle n'avait pas encore l'emploi, en prenant, bien entendu, toutes les précautions légales nécessaires pour recouvrer la libre disposition des immeubles le jour où le Gouvernement se résoudrait enfin à exécuter le port et le quai de Dédéagatch. C'est ce qu'elle a fait, au vu et au su du Gouvernement, qui non seulement n'a jamais protesté contre cette manière de procéder, mais a approuvé chaque année les comptes de recettes où la Compagnie faisait figurer, comme le lui prescrit le Cahier des Charges, le montant des loyers encaissés. Il élève aujourd'hui pour la première fois la prétention de reprendre les immeubles qui, par son propre fait, n'ont pas encore reçu la destination prévue à l'origine. Non seulement il n'avait jamais formulé, jusqu'ici, une réclamation de ce chef; mais, en 1887, il a formellement approuvé sans aucune réserve le plan de bornage (annexe 26 des conclusions relatives à la quatrième demande de la Compagnie) qui établit les limites des dépendances de la station de Dédéagatch, et dans ce plan figurent tous les immeubles que le Gouvernemeut revendique aujourd'hui, avec les rues et le rond-point dont il parle dans ses conclusions. Il aurait dépendu du Gouvernement seul de faire en sorte que les terrains destinés à la gare maritime et à la gare commerciale reçussent plus tôt l'emploi auquel les avait destinés primitivement l'intention des signataires de la convention de 1872. Mais cet emploi pourra, dans l'avenir, leur être donné à toute époque, et la Compagnie espère que, grâce à la décision que prendront Messieurs les arbitres sur sa première réclamation, cet avenir n'est plus éloigné.

Terrain de Soufli (Sofoulou).

Le Gouvernement réclame enfin la restitution d'un petit emplacement situé à Soufli, station de la ligne de Dédéagatch, en alléguant que ce terrain est inutile au service, ayant été transformé par Compagnie en jardins de plaisance. On trouvera ci-joint (annexe 3) un croquis indiquant la position de la station de Soufli. La ligne rouge marque la limite d'expropriation qui avait été fixée en 1872. Au cours de l'opération de bornage qui a eu lieu en 1887, les délégués du Gouvernement et ceux de la Compagnie ont constaté d'un commun accord que l'emplacement était trop considérable et, dans le plan dressé à cette époque, on a tracé, comme limite du terrain de la station, la ligne marquée en jaune sur le croquis, ligne dont les angles ont été indiqués sur place par des bornes. Il n'y a donc jamais eu de difficulté au sujet de la délimitation de la station de Soufli. Le trafic de cette localité est appelé à se développer, surtout lorsque le port de Dédéagatch, tête de la ligne, aura été construit. En attendant que ce développement ait eu lieu, la Compagnie a utilisé une parcelle du terrain (d'ailleurs très peu étendu) de la station, pour y installer, non pas un jardin d'agrément, mais une petite pépinière où elle prend les arbustes que le service de l'entretien plante sur les talus du Chemin de fer ayant besoin d'être consolidés. Il est donc difficile, à tous égards, de s'expliquer la réclamation du Gouvernement, réclamation qui d'ailleurs n'est accompagnée d'aucun éclaircissement.

Par ces motifs, et tous autres à suppléer,

la Compagnie conclut à ce qu'il plaise à Messieurs les Arbitres,

Rejeter les conclusions relatives à la douzième réclamation du Gouvernement Impérial, et condamner le Gouvernement aux dépens,

Sous toutes réserves de modifier ou compléter les présentes conclusions.

ANNEXE I

à la réponse à la douzième réclamation du Gouvernement Impérial.

Observations sur l'annexe II de la 12me réclamation du Gouvernement.

STATIONS	IMMEUBLES	SUPERFICIE mèt. car.	UTILISATION
Constantinople	Pavillon en bois N° 16.....	17.50	Débit de tabac et change de monnaies
»	2 chambres dans l'ancien bâtiment de la gare de Constantinople N° 1 et 2.....	15.36	Wagons-Lits
»	Emplacements N° 23 et 23a.....	933.—	Dépôt de charbons
»	Magasin en bois N° 6.....	200.—	» d'œufs
»	Emplacement N° 1a, terrain sur lequel est construit un bâtiment en pierre, brique et bois servant de dépôt de *bière et glace*.....	100.—	Loué à Bomonti Frères
»	Magasin en bois N° 11.....	164.—	Charbon de bois
»	» » » » 10.....	152.—	» » »

STATIONS	IMMEUBLES	SUPERFICIE mèt. car.	UTILISATION
Constantinople	Emplacement N° 66.....	10.—	Dépôt de pierres
»	Magasin en bois N° 8.....	148.—	Charbon de bois
»	» » » » 15.....	120.—	Entreposage de marchandises
»	» » » » 25.....	103.—	» » »
»	Emplacement N° 12.....	29.76	» » »
»	Magasin en bois N° 9.....	147.—	Charbon de bois
»	Emplacement N° 26 servant de dépôt de bière.....	100.—	Dépôt de bière de Yagodina
»	Magasin en bois N° 14.....	100.—	Charbon de bois
»	» » pierres N° 13.....	80.—	Entreposage de marchandises
»	» » » et en tuiles N° 12.	94.—	» » »
»	Restaurant de la gare de ses dépendances et de l'emplacement du jeu de quilles.....	—	Buffet
»	Magasin N° 37.....	40.—	Entreposage de marchandises
»	» » 28 (moitié).....	62.—	» » »
»	» » 28 »	62.—	» » »

STATIONS	IMMEUBLES	SUPERFICIE mèt. car.	UTILISATION
Constantinople	Magasin N° 12ª en briques.....	50.28	Entreposage de marchandises.
»	» en pierres N° 21.....	220.—	» » »
»	» » » » 20.....	213.—	» » »
»	Emplacement N° 1.....	300.—	N'est plus loué depuis le 30 Juin 1901.
»	» » 65.....	98.—	Charbon de bois.
Koum-Kapou	» » 2.....	45.70	» » »
»	Débit de tabac N° 5.....	6.—	
»	Emplacement de charbon de bois N° 7.....	60.—	
»	Emplacement N° 1.....	95.—	Cafetier.
»	» » 9.....	126.70	»
»	» » 4.....	231.37	»
»	» » 12.....	96.50	»
»	» » 11.....	9.45	»
Yeni-Kapou	Magasin N° 1.....	80.—	Charbon de bois.
Yéni-Kapou, Vlanga	Jardin Potager.....	2.723.—	

STATIONS	IMMEUBLES	SUPERFICIE mèt. car.	UTILISATION
Psamatia	Brasserie et buffet.....	--	
Yédikoulé	Restaurant et Jardin N° 1.....	400.—	
Makrikeui	Emplacement.....	1.190.—	Café et Jardin.
St. Stéphano	Café de la gare.....	141.25	
»	Débit de tabac (emplacement)....	8.—	
Tchekmédjé	Emplacement à côté de la station.	248.—	Restaurant avec Jardin.
Spartakoulé	Buvette.....	28.—	
Mouradli	Terrain.....	200.—	Entreposage de marchandises.
Seidler	Emplacement.....	100.—	Entreposage de céréales.
Lulébourgas	»	200.—	» » marchandises.
Pavlokeui	Hangar à céréales.....	250.—	N'existe pas.
»	Magasin en briques.....	250.—	Entreposage de marchandises.
Ouzounkeupru	Emplacement.....	109.60	Café-Restaurant.
Karabounar	»	156.—	Entreposage de marchandises.
Salonique	Dépôt de sel.....	600.—	Loué à la Dette Publique.
»	Magasin N° 1.....	140.—	Entreposage de marchandises.
»	» » 1.....	120.—	

STATIONS	IMMEUBLES	SUPERFICIE mèt. car.	UTILISATION
Goumendji	Magasin en torchis.....	10.—	*Pas loué pour le moment.*
Guévguéli	Terrain de dépôt de charbon de bois.	30.—	
»	Terrain.....	330.—	
Miroftché	Emplacement de Charbon.....	200.—	*Pas loué momentanément.*
Stroumnitza	Terrain pour dépôt de chrôme...	40.—	
»	Terrain.....	120.—	En ce moment loués 40 m. car.
Démirkapou	Restaurant	—	(Salle d'attente de la station). Pas de loyer.
Krivolak	Magasin N° 5.....	200.—	Entreposage de marchandises.
»	» » 6.....	150.—	
»	» » 2.....	84.—	
»	» » 3.....	90.—	
»	» » 4.....	150.—	» » céréales.
»	Terrain pour dépôt de minerai...	30.—	
»	» » » » » ...	30.—	
»	» » » » » ...	50.—	
Venitziani-Gradsko	Magasin N° 3.....	120.—	» » marchandises.

STATIONS	IMMEUBLES	SUPERFICIE mèt. car.	UTILISATION
Venitziani-Gradsko	Magasin N° 2	160.—	Entreposage de marchandises.
»	» »	·	
»	Emplacement	1.200.	Carrières d'ardoises.
»	Chambre et cuisine	—	
Keuprulu	Magasin N° 3	160.—	Céréales.
»	Magasin (une division du magasin à marchandises)	38.60	Entreposage de marchandises.
»	Magasin (une partie du magasin à marchandises)	195.—	» » »
»	Emplacement	100.- -	Café-Jardin.
»	»	1.80	
»	Terrain	7.000.	Loué à l'aiguilleur pour culture.
»	»	390. -	Jardin.
Uskub	Buvette (pour la voie de raccordement du moulin)	· ·	*Ne figure pas dans nos registres.*
»	Emplacement	60. -	
»	Magasin pour chargement et déchargement de vagons dans le moulin.	180.	

STATIONS	IMMEUBLES	SUPERFICIE mèt. car.	UTILISATION
Uskub	Magasin.....	40.—	Entreposage de marchandises.
»	»	140.—	
»	»	32.50	
F.-Vérisovitz	Emplacement.....	20.—	» » »
»	»	39.60	» » »
»	Magasin	120.—	» » céréales.
Pristina	»	144.—	» » »
Voutern	Terrain	2.310.—	Loué à l'aiguilleur pour culture.
Adjarlav	»	1.440.—	N'est plus loué depuis Mai 1900.
Zibeftché	»	4.575.—	Loué à l'aiguilleur pour culture.
»	Buvette.....	—	Dans la station.

RÉPONSE

A LA TREIZIÈME RÉCLAMATION DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL

Recettes de la ligne Uskub-Zibeftché.

La ligne d'Uskub à Zibeftché (jonction avec la Serbie) a été mise en exploitation au cours de l'année 1888, et, conformément à la Convention du 10/22 Décembre 1885, elle fait depuis lors partie intégrante du réseau donné à bail à la Compagnie. Ses recettes entrent dans le compte général des produits de ce réseau, et la Compagnie doit au Gouvernement le revenu minimum garanti de 1500 frs. par kilomètre et par an, sur la ligne d'Uskub-Zibeftché comme sur les autres. La longueur de la ligne étant de 85.109 kilomètres, la redevance représente frs. 127.663,50.

A diverses reprises, cette redevance, a, d'un commun accord entre le Gouvernement et la Compagnie, été appliquée au règlement de diverses créances de celle-ci. Ainsi, par l'arrangement de Novembre 1897 (Pièces générales, page 123), la redevance afférente à la ligne d'Uskub-Zibeftché pour les années écoulées jusqu'au 31 Décembre 1897 est entrée dans le compte général dressé à cette époque,

et a servi à l'extinction de la dette du Gouvernement envers la Compagnie du chef des transports militaires et d'autres avances. Ainsi encore, au mois d'Août 1901, comme la Compagnie l'a expliqué dans les conclusions relatives à sa quatorzième demande (page 2), la redevance de la ligne d'Uskub-Zibeftché pour les années 1898 et 1899 a été employée jusqu'à due concurrence au paiement des transports militaires effectués à crédit par la Compagnie en 1899. Le Gouvernement ne conteste pas ce fait, et le confirme même en produisant, comme annexes IV, V et VI de sa demande, les correspondances confirmant l'accord intervenu à cette époque. L'annexe V (lettre ministérielle du 28/10 Août 1901) étant en langue turque, la Compagnie en donne la traduction ci-jointe (annexe I). Il résulte de cet échange de lettres que les parties étaient d'accord sur le principe de la compensation de la redevance de la ligne Uskub-Zibeftché pour 1898 et 1899 avec la créance de la Compagnie pour transports militaires de 1899, mais que deux questions restaient à résoudre, celle de la date à adopter pour la fixation du cours de conversion des francs en piastres, et celle de l'imputation des intérêts. La Compagnie n'insiste pas sur la première de ces deux questions : elle accepte que la date à adopter pour la conversion soit celle du 31 Décembre, et non le mois d'Avril. Quant à la question des intérêts, elle y reviendra plus loin.

En ce qui concerne la redevance afférente aux années 1900 et 1901, le Gouvernement, dans des pourparlers antérieurs à l'échange des conclusions, a admis qu'elle fût également compensée avec les diverses créances de la Compagnie pour transports militaires ou autres. Ces pourparlers n'ont d'ailleurs pas abouti à un échange de

lettres. Par sa mise en demeure du 9/22 Décembre 1902 (Pièces générales, page 115), le Gouvernement a réclamé à la Compagnie le versement de ces deux annuités, et cette mise en demeure a eu pour effet de faire courir les intérêts. Dans les conclusions qu'il soumet actuellement à Messieurs les Arbitres, le Gouvernement demande que la Compagnie soit condamnée à lui payer les deux annuités en question, soit 255.326 frs., avec les intérêts légaux, tout en admettant —ce qui est contradictoire— que cette somme soit compensée avec les créances de la Compagnie.

Enfin, pour la redevance afférente à l'année 1902, le Gouvernement demande que la Compagnie soit condamnée à lui en payer le montant.

Telle est, en résumé, la réclamation du Gouvernement. Elle est divisée par ses conclusions en quatre chefs qui vont être successivement examinés.

I.

Le Gouvernement demande que la Compagnie soit déclarée déchue de la concession de l'exploitation de la ligne Uskub-Zibeftché, et obligée par conséquent de lui remettre cette ligne avec ses dépendances ; il s'appuie à cet effet sur ce fait que la Compagnie ne lui a pas versé la redevance afférente aux quatre années 1898,1899,1900 et 1901, et il invoque l'article 13 du Cahier des Charges d'après lequel « la déchéance sera encourue par la Compagnie si elle apporte « un retard non justifié de plus de six mois au paiement de la redevance annuelle de 8000 francs ».

Pour la redevance des années 1898 et 1899, on ne s'explique pas bien comment le Gouvernement peut même présenter de leur chef une pareille demande, puisqu'il en a admis formellement la compensation avec les créances de la Compagnie. (Voir l'annexe 1 de la présente réponse).

En ce qui touche la redevance de 1900 et 1901, la Compagnie établira plus loin, à propos du troisième chef des conclusions du Gouvernement, qu'elle a le droit de conserver les sommes dues par elle au Gouvernement jusqu'au paiement de ses propres créances, bien plus considérables, et que, par suite, la rétention exercée par elle était absolument légitime.

L'Article 13 du Cahier des Charges, invoqué par le Gouvernement, ne prévoit la déchéance que pour le cas où la Compagnie apporterait un retard *non justifié* au paiement *de la redevance de 8000 francs*. Or, d'une part, il ne s'agit pas de la redevance de 8000 frs. qui était stipulée par la convention de 1872 et qui a été supprimée par celle du 10/22 Décembre 1885: des nullités et déchéances ne peuvent, d'après les règles générales du droit, être étendues par voie d'analogie ; d'autre part, le retard était pleinement justifié, non seulement en droit, comme la Compagnie le montre plus loin, mais en fait, parce que, au cours de l'année 1901 et de l'année 1902, des négociations ont eu lieu entre le Gouvernement et la Compagnie en vue d'une compensation partielle de ses créances avec la redevance des années 1900 et 1901, négociations auxquelles le Gouvernement donne suite en proposant lui même, par ses conclusions actuelles, de réaliser cette compensation. Depuis dix années, toutes les redevances afférentes à la ligne Uskub-Zibeftché ont été, par suite d'ententes entre le Gouvernement et

la Compagnie, compensées avec des créances de cette dernière. Il serait naturel que la Compagnie, étant donné ces précédents et les pourparlers en cours, eût conservé provisoirement par devers elle les redevances de 1900 et 1901, quand même elle n'en aurait pas eu le droit absolu, droit qui lui appartenait comme on le prouvera plus loin. On ne voit pas quel pourrait être le sens des deux mots « non justifié » dans l'article 13 du Cahier des Charges (en le supposant applicable en théorie au non-paiement de la redevance de 1500 francs), si ces mots ne visaient pas un cas comme celui-ci.

II.

Les conclusions du Gouvernement tendent à ce que, pour les redevances afférentes aux années 1898 et 1899,

1) la conversion de ces deux redevances de francs en piastres, en vue de la compensation convenue avec la créance de la Compagnie pour transports militaires, soit effectuée au cours du 31 Décembre de chaque année, et non au cours du mois d'Avril suivant,

2) l'intérêt sur chacune de ces deux redevances coure à partir du 31 Décembre de chaque année respective.

Comme on l'a dit plus haut, la Compagnie ne s'oppose pas à la première de ces deux demandes. Il en résulte que, dans le compte annexé sous le n° 2 aux conclusions relatives à la quatorzième demande de la Compagnie, le chiffre de P^tres^ or 1,111,737.36 doit être remplacé par celui de P^tres^ or 1,115,363.79, que par suite le solde figurant au bas du même compte est augmenté de P^tres^ or 3626,43, et que le n° 1

de la quatorzième demande de la Compagnie solde au 31 Décembre 1902 par francs 269,292.19 au lieu de frs. 270,182.11.

Mais, en ce qui concerne l'intérêt sur les redevances de 1898 et 1899, il serait inadmissible de le faire courir, comme le Gouvernement le demande, à partir du 31 Décembre 1898 et du 31 Décembre 1899. D'après la règle posée par l'Article 99 de l'appendice au Code de Commerce Ottoman, les intérêts moratoires ne courent que du jour du protêt ou de la demande en justice, à moins qu'ils ne soient stipulés dans l'acte même ou que la loi ne les fasse courir de plein droit. On ne se trouve ici dans aucun de ces deux derniers cas. Par suite, les deux annuités dont il s'agit n'ont pas porté intérêt jusqu'au jour où, en vertu de l'arrangement du mois d'Août 1901, elles ont été compensées avec la créance de la Compagnie pour transports militaires de 1899. Cette compensation s'est effectuée à la date du 10 Août 1901. Aussi le Gouvernement est-il crédité à cette date du montant des deux annuités dans les comptes de la Compagnie (Voir les annexes 2 et 3 de la quatorzième demande de la Compagnie).

Le Gouvernement prétendrait d'ailleurs vainement, soit que la compensation a dû s'opérer de plein droit à la date du 31 Décembre 1898 et à celle du 31 Décembre 1899, soit qu'elle doit être effectuée maintenant en remontant rétroactivement jusqu'à ces deux dates. La compensation de plein droit, admise par le droit français, n'existe pas dans la législation Ottomane. Si deux parties sont réciproquement créancières l'une de l'autre, et que la créance de l'une soit productive d'intérêts (ce qui est le cas pour les créances de la Compagnie dérivant de transports militaires, suivant l'article 5 de la Convention du 10/22 Décembre 1885), tandis que la créance de l'autre partie n'en produit pas, cette dernière ne peut point s'imputer sur la

première dès le moment de sa naissance. C'est ce qui résulte du droit Ottoman, et ce qui a été établi, au grand préjudice de la Compagnie, par l'abitrage de 1888. A cette époque la Compagnie devait au Gouvernement, du chef du fonds de garantie, une somme de 13 millions environ, productive d'intérêts depuis 1875. Elle était, par contre, à peu près depuis la même date, créancière du Gouvernement pour un montant très élevé à raison de transports militaires crédités, qui ne portaient pas intérêt de plein droit sous le régime antérieur à la Convention de 1885. La Compagnie concluait (Voir l'annexe 2) à ce que, si elle était reconnue débitrice du fonds de garantie, cette dette se compensât de plein droit avec ses propres créances liquides et exigibles, au fur et à mesure que ces créances avaient pris naissance. Le Gouvernement a répondu (Voir l'annexe 3) que la législation Ottomane n'avait admis la compensation de plein droit en aucune matière, et les arbitres Ottomans ont adopté cette manière de voir, en déclarant « qu'aucune disposition des lois Ottomanes ne prescrit la « compensation de plein droit ». Cette opinion n'ayant pas été acceptée par les deux autres Arbitres, il y a eu partage. Le surarbitre, M. de Gneist, s'est rangé à l'avis des Arbitres Ottomans, et la Compagnie a dû, par suite, payer des intérêts s'élevant à 26 millions sur 13 millions en capital, tandis qu'elle même ne recevait aucun intérêt sur ses créances, et n'était pas admise à les compenser, au fur et à mesure de leur naissance, avec sa propre dette. Victime, il y a quinze ans, de cette décision extrêmement rigoureuse, mais juridique, elle a assurément le droit d'en invoquer aujourd'hui le bénéfice, dans une proportion qui est d'ailleurs bien moindre, puisqu'il ne s'agit que d'environ une année ou deux années et demie d'intérêt sur un capital de 255,000 frs. en chiffres ronds.

III.

Pour les années 1900 et 1901, le Gouvernement admet également la compensation avec les créances de la Compagnie, en demandant à être crédité des intérêts à partir de la fin de chaque année respective, c'est-à-dire à dater du 31 décembre 1900 pour l'une des deux annuités et du 31 Décembre 1901 pour l'autre. Il fait erreur en qualifiant cette compensation *d'exceptionnelle,* puisque, au contraire, la redevance afférente à la ligne d'Uskub-Zibeftché a toujours été compensée d'un commun accord avec les créances de la Compagnie. Quoi qu'il en soit, celle-ci accepte la compensation ; mais, pour ce qui concerne les intérêts, elle demande, en se référant aux observations ci-dessus, le rejet de la demande du Gouvernement. Les intérêts n'ont commencé à courir, pour les deux annuités, que le 22 Décembre 1902, date de la mise en demeure signifiée à la requête du Gouvernement, et la compensation dans le dressement général du compte à effectuer en vertu des sentences arbitrales, s'opérera au 7 Mai 1903, date des conclusions du Gouvernement.

Tout en acceptant ainsi la compensation pour les deux annuités dont il s'agit, le Gouvernement demande cependant à Messieurs les arbitres de déclarer que la Compagnie n'avait pas le droit de compenser la redevance de la ligne Uskub-Zibeftché avec ses propres créances. Il sollicite, à ce sujet, une décision de principe, avec l'intention d'en tirer parti, soit pour demander la déchéance de la Compagnie, soit pour exiger le paiement des redevances postérieures à l'année 1901.

Il a été démontré ci-dessus que, dans aucun cas, il ne saurait être question de déchéance. Mais la Compagnie tient à établir que, même abstraction faite de la demande de déchéance, la prétention du Gouvernement n'est pas fondée, et que le Gouvernement n'a pas le droit

d'exiger d'elle le paiement immédiat des redevances afférentes à la ligne d'Uskub-Zibeftché alors qu'il laisse en souffrance le règlement de dettes bien plus considérables dont il est tenu envers la Compagnie. Il ne s'agit pas là, ainsi qu'on l'a dit plus haut, d'une compensation opérant *ipso jure*, mais de la faculté qu'a tout débiteur, en droit comme en équité, de retenir les sommes dont il est redevable envers un créancier, lorsque celui-ci lui doit une somme exigible plus importante, et ce jusqu'à ce que le compte ait été réglé par un accord amiable ou par une décision judiciaire.

Le Gouvernement prétend, il est vrai, que l'application de cette règle générale doit être écartée en ce qui concerne la redevance de la ligne Uskub-Zibeftché, et cela pour deux motifs, le premier tiré de l'article 5 de la Convention du 10/22 Décembre 1885, le second se rattachant à ses contrats avec des tiers.

D'après l'article 5 de la Convention de 1885, les transports militaires effectués à crédit au tiers du tarif sont garantis, de la manière indiquée dans cet article, par le solde revenant au Gouvernement, sur les recettes des lignes qui étaient en exploitation en 1885. Le Gouvernement en conclut que la Compagnie ne peut, *à aucun titre*, retenir la redevance afférente à la ligne Uskub-Zibeftché, qui n'a été mise en exploitation qu'en 1888. Quelques mots suffiront pour établir l'inexactitude de ce raisonnement.

L'article 5 de la Convention de 1885 ne parle que des transports militaires effectués au tiers du tarif. Par suite, il ne vise ni les transports effectués pour le compte du Gouvernement au plein tatif, transports que la Compagnie n'est nullement tenue de créditer, ni, à plus forte raison, les créances sur le Gouvernement qui ne pro-

[illegible] pas de transports, mais de toute autre cause. Par exemple, le Gouvernement a reconnu à un certain nombre de travaux le caractère d'agrandissements : il doit donc payer les quatre cinquièmes du prix de ces travaux, en capital et intérêts. Depuis plusieurs années, il a laissé cette dette en souffrance, comme toutes ses autres dettes envers la Compagnie. Pour s'en couvrir, elle a certainement le droit de conserver par devers elle les sommes, bien plus faibles, qu'elle doit au Gouvernement du chef de la ligne Uskub-Zibeftché. Mais, même en ce qui concerne les transports militaires visés par l'article 5 de la Convention de 1885 et exécutés au tiers du tarif, le Gouvernement donne à cet article une interprétation qui n'est pas admissible. Après avoir stipulé que tout solde revenant au Gouvernement sur les lignes en exploitation en 1885 sera affecté, jusqu'à extinction, au remboursement des transports crédités, l'article ajoute : « Dans le cas où ce solde serait insuffisant au « remboursement intégral du montant *des transports effectués dans le « courant d'une année*, le Trésor Impérial *s'engage à parfaire le déficit « à la présentation du compte annuel y relatif*, à défaut de quoi les « sommes en retard seront, à partir de la remise du dit compte passibles, « d'un intérêt de 7 % l'an et payables *sur le solde des recettes des années « suivantes* ». Il résulte clairement de cette rédaction que la restriction mise au droit de retenue de la Compagnie s'arrête si le Gouvernement ne paie pas, à la présentation du compte, les transports de l'année écoulée. Si, par exemple, il ne règle pas au commencement de 1899 sa dette pour transports effectués au tiers du tarif en 1898, la Compagnie ne peut pas affecter à cette dette la redevance de la ligne Uskub-Zibeftché pour 1898 ; mais, comme les derniers mots de l'article 5 déclarent la dette payable sur le solde des recettes des années suivantes, sans répeter la limitation relative aux lignes qui se trouvaient en exploitation en 1885,

ce sont les recettes de toutes les lignes sans exception, pour l'année 1899 et les suivantes, qui forment désormais la garantie de la Compagnie. Cette interprétation, imposée par le texte, est d'ailleurs la seule équitable. On ne comprendrait pas que le Gouvernement, apres avoir manqué à son engagement de régler sa dette au commencement de l'année, après avoir laissé s'écouler toute cette année sans l'acquitter, eût le droit d'exiger le paiement de la redevance d'Uskub-Zibeftché, tout en laissant en souffrance un arriéré remontant à plus de douze mois.

Quant à l'argument tiré par le Gouvernement du fait qu'il aurait donné la redevance en gage à un tiers, il n'est évidemment pas opposable à la Compagnie, à l'égard de laquelle cette dation en gage est *res inter alios acta*, et qui n'a jamais accepté cette délégation. En 1888, comme le Gouvernement le rappelle lui-même (annexe VIII de ses conclusions), la Compagnie s'était entendue avec la société qui avait construit la ligne Uskub-Zibeftché pour lui verser directement la part de recettes revenant au Gouvernement. Si ce contrat avait été approuvé par le Gouvernement, un lien de droit direct se serait formé entre la Compagnie et le Créancier auquel le Gouvernement avait donné en garantie sa part de recettes. Mais le Gouvernement a refusé son assentiment et, dès lors, il est resté seul en rapports avec la Compagnie qui a continué à n'être régie que par ses conventions conclues avec lui, sans aucune ingérence de tiers. D'ailleurs, en 1896, la Société qui avait construit le Chemin de fer d'Uskub-Zibeftché a été remboursée de ses avances, et par conséquent les garanties que le Gouvernement lui avait antérieurement attribuées sont devenues sans objet. Le Gouvernement (voir l'annexe II de ses conclusions), a de nouveau donné en gage sa part des recettes de la ligne Uskub-Zibeftché au con-

traitant d'un emprunt de 1896. Mais jamais cette dation en gage n'a été signifiée à la Compagnie ni acceptée par elle, et par conséquent, aux termes du droit Ottoman comme de toutes les autres législations, elle n'a modifiée en rien les relations juridiques du Gouvernement et de la Compagnie. Au reste, le Gouvernement lui-même semble n'y pas attacher une grande importance, puisque à diverses reprises, et en dernier lieu par ses conclusions actuelles, il a fait emploi de la redevance pour des compensations, en pourvoyant d'une autre manière au service de l'emprunt de 1896.

IV.

Le Gouvernement demande que la Compagnie soit condamnée à fournir les comptes de l'année 1902 et à verser la redevance afférente à cette année, avec les intérêts à compter du 31 Décembre 1902, en conformité de la mise en demeure du 9/22 Décembre 1318 (1902).

La Compagnie ne s'explique pas la première partie de cette demande. Elle a, en effet, remis au Gouvernement, le 31 Mars 1903, le compte des recettes de l'année 1902 (voir annexe 4 et 5), et ne voit point quel autre compte elle aurait à remettre.

Comme, d'après ce compte, la part de recettes du Gouvernement a été inférieure à 1500 francs par kilomètre, la Compagnie a crédité le Gouvernement de ce chiffre pour la ligne d'Uskub-Zibeftchi, mais, comme elle l'a prouvé ci-dessus, elle ne saurait être tenue de verser la redevance aussi longtemps que le Gouvernement laisse en souffrance les créances bien plus considérables de la Compagnie.

Quant aux intérêts sur la redevance de 1902, ils ont couru, non pas à partir du 31 Décembre dernier, mais à partir de la demande en justice, c'est-à-dire de la signature du compromis d'arbitrage. La mise en demeure du 9/22 Décembre 1902 n'a pas pu avoir pour offet de faire courir des intérêts sur une créance non encore échue.

Par ces motifs, et tous autres à suppléer, la Compagnie conclut à ce qu'il plaise à Messieurs les arbitres,

1) Donner acte à la Compagnie de ce qu'elle consent à ce que la conversion en piastres des redevances de la ligne Uskub-Zibefthé pour les années 1898 et 1899 soit effectuée sur la base des cours des 31 Décembre 1898 et 31 Décembre 1899,

2) Dire que les intérêts n'ont pas couru à partir des 31 Décembre 1898 et 1899 sur les deux dites annuités, lesquelles sont entrées au crédit du Gouvernement, le 10 Août 1901, dans les comptes afférents aux transports effectués par la Compagnie pour le compte du Gouvernement,

3) Dire que les redevances correspondant aux années 1900 et 1901 seront portées au crédit du Gouvernement à la date du 7 Mai 1903, mais seulement avec leurs intérêts courus depuis le 22 Décembre 1902, dans le compte général à dresser à la suite de l'arbitrage.

4) Dire que la redevance afférente à l'année 1902 entrera dans le même compte, au crédit du Gouvernement, avec les intérêts courus du jour de la signature du compromis.

5) Fixer à francs 269,292.19 au lieu de francs 270,182.11 la somme demandée par la Compagnie sous le n° 1 du dispositif des conclusions afférentes à sa quatorzième réclamation,

Rejeter toutes les conclusions du Gouvernement afférentes à sa treizième réclamation, sauf pour la partie qui est acceptée ci-dessus, et condamner le Gouvernement aux dépens.

Sous toutes réserves de modifier ou compléter les présentes conclusions.

Signé : **GROSS.**

Le 3/16 Septembre 1903.

ANNEXE I

à la réponse à la treizième réclamation du Gouvernement Impérial.

Ministère du Commerce
Et Des Travaux Publics.

N° 106,277.64.

A la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux.

En réponse à ma communication concernant le règlement de la quote-part du Gouvernement Impérial dans les recettes des années 1898 et 1899 de la ligne de jonction Uskub-Zibeftché, par votre honorée n° 2863 du 8 Décembre 1900, vous proposiez la défalcation de la somme de 254,361 francs revenant au Gouvernement Impérial sur les recettes de la dite ligne, de celle de 930,972 piastres or que votre Compagnie a à recevoir du chef des transports militaires effectués pendant l'année 1899. J'avais soumis la question au Ministère des Finances.

Le Ministère des Finances m'écrit que la somme de 254,361 francs représentant la part du Gouvernement Impérial sur les recettes des dites années de la ligne Uskub-Zibeftché et qui a été retenue par votre Compagnie, devra être convertie en livres turques, au cours de la place au 31 Décembre de ces années ; qu'il y aura lieu de

déduire le montant en or que cela présentera des taxes des transports militaires effectués en 1899 ainsi que du reliquat des taxes des transports militaires des années 1897 et 1898, du paiement duquel est chargé la Dette Publique Ottomane, en expédiant les ilmouhabers pour les transports militaires y relatifs et remettant la portion échue à la fin Décembre 1900 des recettes de la ligne Uskub-Zibeftché.

Comme il ressort de la note ci-jointe, les recettes de la dite ligne ont été converties en piastres or, sur base des prix indiqués dans la note qui a été réclamée à la Bourse, et s'élevant à la somme de 1,118,066.51 piastres or.

Après avoir défalqué le montant de 930,972 piastres or, représentant les taxes des transports militaires de la dite année, il reste la somme de 187,094.51 piastres or qui a été déduite du capital restant des transports militaires des années 1897 et 1898. Par conséquent, les ilmouhabers relatifs au montant de 1,118,066.51 piastres or susmentionné, ainsi que le chèque que la Banque Ottomane vous remettra contre versement de la portion, échue au 31 Décembre 1900, des recettes de la ligne Uskub-Zibeftché, sont à envoyer à mon Ministère pour être transmis au Ministère des Finances.

Je saisis cette occasion, etc.

Le 28/10 Août 1901.

Le Ministre du Commerce
et des Travaux Publics,

Signé : **ZIHNI.**

ANNEXE II.

à la réponse à la treizième réclamation du Gouvernement Impérial.

ARBITRAGE DE 1888/9.

Extrait des Conclusions de la Compagnie d'Exploitation en réponse à la demande du Gouvernement Impérial.

N° 1.

Remboursement des sommes provenant du fonds de garantie en principal, intérêts et accessoires.

Plaise au tribunal arbitral.

. . . . . .

§ 1. En ce qui touche la part du fonds de garantie qui se trouve entre les mains de la Compagnie d'Exploitation,

Fixer la dite part à 5,845,988.58 francs,

Dire que la dite somme n'a pas été productive d'intérêts en faveur du Gouvernement,

Subsidiairement, dire que l'intérêt n'a pu courir que sur les sommes qui n'étaient pas elles-mêmes représentatives d'intérêts, c'est-à-dire sur 2.899.988.58 francs (solde du compte au 30 Novembre 1872, et sur 1.500.000 francs (reçus le 5 Mars 1876, et fixer à cinq pour cent l'an, et subsidiairement à six pour cent, à partir du 21 Avril 1883, ou au plus tôt à partir du 21 Avril 1883, l'intérêt qui a couru sur toute somme dont la Compagnie serait reconnue débitrice du chef du fonds de garantie.

Plus subsidiairement, et dans le cas où le Tribunal jugerait que le taux d'intérêt et le délai de prescription fixés par la loi autrichienne ou française ne sont pas applicables, dire que la dette de la Compagnie du chef du fonds de garantie s'est compensée de plein droit avec ses diverses créances liquides et exigibles sur le Gouvernement, au fur et à mesure que ces créances ont pris naissance, dresser en conséquence le compte général à établir entre les parties;

. . . . . .

ANNEXE III

à la réponse à la treizième réclamation du Gouvernement Impérial.

ARBITRAGE DE 1888/9.

FONDS DE GARANTIE.

Note pour Messieurs les Arbitres

présentée par le Gouvernement Impérial.

. . . . . .

La Compagnie défenderesse reconnaît qu'elle ne pourrait, sans tomber dans une contradiction évidente, conclure, contrairement à la loi française, à la compensation de plein droit entre les sommes du fonds de garantie et celles de ses créances qui seraient reconnues existantes, exigibles et liquides, alors qu'elle réclame l'application de cette même loi quant au taux de l'intérêt.

Par contre, elle se croit autorisée par le silence de la loi Ottomane à opposer subsidiairement la compensation pour le cas

où le tribunal arbitral lui appliquera la loi Ottomane sur le taux de l'intérêt.

Mais si la loi française ne permet pas à la Compagnie d'opposer la compensation de plein droit dans son système principal, la loi ottomane repousse également ses conclusions subsidiaires sur cet objet. En effet, le législateur ottoman, qui n'a autorisé la compensation de plein droit en aucune matière, n'avait pas à reproduire la disposition de l'article 1293 du code civil français pour la prohiber expressément en matière de dépôt, d'où elle est exclue d'ailleurs par la nature même du contrat.

. . . . . .

ANNEXE IV

à la réponse à la tréizième réclamation du Gouvernement Impérial.

Compagnie d'exploitation des Chemins de fer Orientaux

N° 3576 I 14

Constantinople, le 31 Mars 1903.

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de remettre ci-joint à Votre Excellence le compte des recettes d'exploitation pour l'année 1902 des lignes reliées à Constantinople et de celle de Salonique-Uskub-Mitrovitza-Zibeftché, données à bail à notre Compagnie par le Gouvernement Impérial.

Ainsi que Votre Excellence voudra bien le constater, les recettes se sont élevées à 11,285,283.89 francs y compris les transports militaires effectués en 1902 tant au tarif plein qu'au tiers du tarif.

La longueur moyenne ayant été de 1263 kil. 783, le produit kilométrique moyen s'élève à 8,929.76 francs.

Le montant de 1500 francs par kilomètre exploité calculé sur 1,263,783 kilomètres représente la somme de 1,895,674.50 francs. En

déduisant de ce montant la part des recettes revenant au Gouvernement Impérial du chef de la ligne Uskub-Zibeftché et s'élévant à 127,663.50 francs, il reste un reliquat de 1,768,011 francs afférent aux autres lignes. Nous avons versé cette somme de 1,768,011 francs à la Banque de Paris et des Pays-Bas à Paris.

Toutefois l'exploitation ayant été suspendue au mois de Février 1902 pendant six jours sur la section de 92 kilomètres de Mouradli à Ouzun-Kupru, et onze jours sur celle de 33 kilomètres de Mouradli à Loulébourgas, le paiement du minimum garanti s'est trouvé suspendu pendant le même temps sur ces deux sections. Comme elle l'avait déjà fait dans deux circonstances analogues, notre Compagnie n'en a pas moins versé à la Banque de Paris et des Pays-Bas la somme intégrale de 1,768,011 francs. Mais cette somme se trouve en excédant de 3760 francs et notre Compagnie réserve son droit de prélever cet excédant sur le minimum garanti de toute année ultérieure, réserve qu'elle a déjà faite au sujet des excédants de même nature payés par elle pour les années 1895 et 1898.

Nous réservons également tous nos autres droits à soumettre à la Commission arbitrale et nous prions Votre Excellence de vouloir bien agréer l'assurance de notre plus haute considération.

La Direction

Signé: **GROSS.**

A Son Excellence Zihni Pacha,

Ministre du Commerce et des Travaux Publics,

CONSTANTINOPLE.

ANNEXE V

à la réponse à la treizième réclamation du Gouvernement Impérial.

Compagnie d'Exploitation
des Chemins de fer Orientaux.

DIRECTION

Constantinople, le 20 Mars 1903.

Compte des Recettes de l'Exploitation.

EXERCICE 1902.

1° Recettes Brutes.

LIGNES	VOYAGEURS	Transports à		Recettes diverses sans les loyers pour terrains loués	Transports militaires	TOTAL Ptres or °/o
		Grande Vitesse	Petite Vitesse			
Constantinople-Andrinople. . .	7.943.060,55	801.264,73	4.677.645,34	273.519,08	209.456,02	13.904.945,72
Dédéagatch-Bellova-Tirnova-Yamboli	6.367.411,54	788.938,92	12.447.805,29	132.684,59	98.985,58	19.835.825,92
Salonique-Mitrovitza-Zibeftché.	3.578.063,85	264.177,66	11.234.502,44	41.239,—	565.205,46	15.683.188,41
	17.888.535,94	1.854.381,31	28.359.953,07	447.442,67	873.647,06	49.423.960,05

soit en Francs, au cours moyen, de Piastres 87.590.105 le Napoléon = Francs 11.283.283.89.

2° Longueur moyenne exploitée.

LIGNES	SECTIONS	Longueur de chaque Section	Date de l'ouverture par Section Années	Durée de l'exploitation en 1902 Jours	Longueur moyenne exploitée par section	Longueur moyenne exploitée par ligne kilomètres
Constantinople-Andrinople. .	Constantinople-Andrinople . .	318.287	1872-73	365		318.287
Dédéagatch-Bellova.	Dédéagatch-Sarembey	381.942	1872-73	365	381.942	497.497
	Sarembey-Bellova	9.845	17 Juil. 1888	365	9.845	
Tirnova-Yamboli	Tirnova-Yamboli.	105.710	1874-75	365	105.710	
Salonique-Mitrovitza-Zibeftché.	Salonique-Mitrovitza.	362.890	1872-74	365	362.890	447.999
	Uskub-Zibeftché	85.109	8 Nov. 1888	365	85.109	
	Longueur totale. . . .	1.263.783		Longueur moyenne. . .		1.263.783

3° Recettes moyennes par kilomètre et par an.

LIGNES	Recettes totales En Piastres or	Recettes totales Francs	Longueur moyenne exploitée Kilomètres	Recette moyenne par kilomètre et par an Francs Cts
Constantinople-Andrinople.	13.904.945.72	3.175.003.78	318.287	9.957.29
Dédéagatch-Bellova. . . . . Tirnova-Yamboli	19.835.825.92	4.529.238.99	497.497	9.104.05
Salonique-Mitrovitza-Zibeftché.	15.683.188.41	3.581.041.12	447.999	7.993.41
	49.423.960.05	11.285.283.89	2.263.783	8.929.76

Nous disons: Francs Huit mille neuf cent vingt neuf et 76 Centimes.

Constantinople, le 20 Mars 1903.

La Direction:

Signé: **GROSS.**

RÉPONSE

A LA 14ème RÉCLAMATION DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL

FRAIS DE CONTRÔLE.

Comme le dit le Gouvernement, la Compagnie doit payer chaque année pour les frais de contrôle, en vertu de l'Article 34 du Cahier des Charges, une somme de 270 Piastres par kilomètre exploité. D'après l'article précité, cette somme devrait être appliquée au traitement des Commissaires Impériaux dont parle l'Article 10, et par conséquent, si elle n'est pas affectée intégralement à cet usage, la Compagnie devrait être dispensée de verser le montant qui ne reçoit pas cette destination. Or, sur les 341,220 Piastres que représente la redevance annuelle de 270 Piastres multipliée par la longueur du réseau, le Gouvernement n'en applique que 200,000 environ au traitement des Commissaires (voir la Lettre Ministérielle du 6/19 Avril 1903, Annexe I) et consacre le reste à d'autres emplois. Néanmoins, la Compagnie n'a jamais voulu user de son droit strict, et, tout en réservant ce droit pour l'avenir, elle ne conteste pas, pour le passé, le calcul de la redevance sur le pied de 270 Piastres par kilomètre. Mais elle estime que, si le Gouvernement laisse en souffrance des dettes d'un montant bien plus élevé dont il est tenu envers elle, on ne saurait lui demander le versement effectif des sommes que le Gouvernement lui réclame, et qu'il y a lieu de faire entrer ces sommes dans le compte général à dresser à la suite de l'arbitrage. La Compagnie se réfère, sur ce point, aux observations qu'elle a présentées en réponse à la treizième Réclamation du Gouvernement Impérial, et qu'il serait superflu de reproduire ici. Elle fait seulement observer que, sur ce point encore, elle n'est pas allée jusqu'à la limite de son droit. Quoi qu'elle fût incontestablement fondée à créditer le Gouvernement de la totalité de la redevance kilométrique de 270 Piastres sans en effectuer le paiement périodique, elle a pris en considéra-

tion la situation où se trouveraient les Commissaires Impériaux si le Gouverne ment cessait d'avoir à sa disposition les ressources nécessaires pour payer leu traitements, et elle a consenti à ne retenir que le surplus de la redevance, so environ les trois septièmes, c'est-à-dire la somme dont elle aurait pu, si elle n' vait été animée de sentiments de conciliation, se décharger entièrement. Il e facile de se convaincre, en jetant les yeux sur l'Annexe II des Conclusions d Gouvernement, que la rétention ne s'est exercée que sur la moindre partie d chiffre kilométrique annuel de 270 Piastres.

Pour soutenir que cette rétention a été indûment pratiquée, le Gouvernemen allègue que «les frais de contrôle représentent les émoluments de ce service, «que ceux-ci ne peuvent être l'objet ni d'une retenue ni d'une compensatio «quelconque». Cet argument, qui ne consiste d'ailleurs qu'en une simple affirma tion, n'est fondé ni en droit ni en fait.

En droit, la Compagnie ne doit la redevance de 270 Piastres qu'au Gouve nement, et non aux Commissaires eux-mêmes, avec lesquels elle n'a nul lien ju ridique. Par conséquent, il s'agit en l'espèce d'une dette qui n'a aucun caractè spécial la mettant à l'abri soit d'une rétention, soit d'une compensation qui sera établie par convention amiable ou décision judiciaire (on rappelle que la com pensation de plein droit n'existe pas en droit ottoman). En d'autres termes, l'in dication fournie par les premiers mots de l'Article 34 du Cahier des Charge donne bien à la Compagnie la faculté de demander que la redevance reçoive destination convenue, mais ne confère aux Commissaires aucune délégation con tractuelle leur permettant de recevoir directement leur traitement de la Compagn sans l'assentiment du Ministère des Travaux Publics.

En fait, comme on la dit plus haut, le Gouvernement confirmant par propre attitude l'exactitude de ce qui précède, ne consacre pas au traitement d Commissaires Impériaux l'integralité de la redevance, et précisément la somm que la Compagnie a retenue est celle *que les Commissaires ne recevraient en a cun cas.*

Les Conclusions du Gouvernement invoquent un autre motif tiré d'une lett que la Compagnie a adressée au Ministère des Travaux Publics le 20 Octob 1897 (Annexe III de ces Conclusions). L'incident auquel se rapporte cette lett a été indiqué dans la réponse de la Compagnie aux deux premières Réclamatio du Gouvernement (page 13 de cette réponse). Le Gouvernement Bulgare, possession de la Roumélie Orientale depuis 1885, avait exigé que la Compagn lui payât à lui-même, au lieu du Gouvernement Impérial, la redevance de 2

iastres sur les lignes situées dans la Province. La Compagnie fidèle à ses de-
›irs envers le Gouvernement Impérial, résistait à cette exigence; mais le Gou-
:rnement Bulgare s'était fait justice à lui-même en retenant la redevance afférente
ıx lignes rouméliotes sur des sommes que, à d'autres titres, il devait à la Com-
ıgnie. C'est cet état de choses que la Compagnie a porté à la connaissance du
ouvernement Ottoman par de nombreuses lettres, parmi lesquelles figure celle
ı 20 Octobre 1897. D'après les Conclusions adverses, le Gouvernement aurait
it à Sofia les démarches nécessaires et, à la suite de ces démarches, le Gouver-
:ment Bulgare, "reconnaissant les droits de la Sublime Porte", aurait fini par
noncer à ses prétentions. Il n'en a pas été tout à fait ainsi. Quels qu'aient été
s efforts tentés par la Sublime Porte à Sofia, ils n'ont point été couronnés de
ıccès et la contrainte dont se plaignait la Compagnie a duré pendant longtemps
ıcore. Elle n'a pris fin qu'en 1899, et cela uniquement parce que la Compagnie,
: recevant du Gouvernement Ottoman aucun appui efficace tant sur ce point
ıe sur d'autres, s'est résolue à conclure alors avec la Gouvernement Bulgare la
›nvention dont il a été parlé dans la réponse ci-dessus mentionnée aux deux
'emières réclamations élevées contre elle. L'Article 19 de cette convention porte
ıe la Compagnie n'aura à verser aux autorités de la Principauté aucune rede-
ınce à raison des lignes exploitées par elle en Roumélie Orientale du chef de son
ıil avec le Gouvernement Ottoman. C'est alors, mais seulement alors, qu'a cessé la
:rception injustement pratiquée par les autorités Bulgares. Rien ne se serait plus
›posé à ce que, à partir de ce moment, la Compagnie recommençât à verser au
ouvernement Impérial la redevance de 270 Piastres par kilomètre, comme elle
vait annoncé en 1897, si, dans l'intervalle, le Gouvernement n'avait laissé s'accu-
uler un très important arriéré de dettes dont il était tenu envers la Compagnie,
si elle ne s'était vue obligée, en conséquence, d'exercer le droit de rétention
›nt il a été parlé ci-dessus. Mais, bien entendu, elle a porté au crédit du Gou-
rnement les redevances afférentes aux années 1897 et 1898, de même qu'aux
›nées suivantes.

Le Gouvernement demande en même temps que ces redevances, "les inté-
êts tels que de droit", sans en indiquer le point de départ. Ces intérêts entre-
nt en compte à partir du 22 Décembre 1902, date de la mise en demeure
ièces générales, page 115), pour ce qui était échu à cette date, et, pour le sur-
ıs échu au moment de la signature du Compromis à dater de cette signature.

Par ces motifs, et tous autres à suppléer,

La Compagnie conclut à ce qu'il plaise à Messieurs les Arbitres,

Donner acte à la Compagnie des réserves qu'elle formule pour l'avenir a sujet de son droit de ne verser au Gouvernement Impérial ou de ne porter son crédit que la partie de la redevance de 270 Piastres par kilomètre effectiv ment employée au paiement du traitement des Commissaires Impériaux,

Dire que la Compagnie n'est pas tenue de verser la dite redevance si l Gouvernement laisse en souffrance des dettes lui incombant envers la Compagni et supérieures au montant de la redevance et que, si ces dettes sont inférieure la Compagnie n'est tenue de verser que la différence, sauf décompte à établ entre les parties au moment du règlement à faire à l'amiable ou par senten arbitrale,

Dire que, en ce qui concerne les intérêts, la somme de Piastres 652,148.3 réclamée par le Gouvernement a porté intérêt à partir du 22 Décembre 190 pour ce qui était échu à cette date et, pour le surplus, à partir de la signatu du Compromis,

et condamner le Gouvernement aux dépens.

Sous toutes réserves de modifier ou compléter les présentes conclusions.

Le 3/16 Septembre 1903. (Signé:) **GROSS.**

ANNEXE A LA RÉPONSE

à la 14ème Réclamation du Gouvernement Impérial

INISTÈRE DU COMMERCE
et
DES TRAVAUX PUBLICS.

№ 113,931 × 22

A la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux.

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance qu' Irfan Effendi, Commissaire e la 1ère Section de Salonique attaché à votre Compagnie, est nommé Commisire de la Section Alachéhir—Karahissar—Sahibe du Chemin de fer Smyrne—assaba, à partir du 14 Avril à la franque et remplacé, à partir de la même date, ır Raif Bey, Commissaire auprès du chemin de fer Mersine—Adana, qui reçoit rs. 1,750.— d'appointements par mois.

Je vous informe, en même temps, que les appointements de Margossian ffendi, sous-Directeur des Chemins de fer et Commissaire central, sont augıentés de Prs. 300.— par mois et ceux d'Ilias Altountop Effendi, Commissaire e la 2ème Section de Salonique et de Hakki Bey, Commissaire-adjoint de la Secon de Koulélibourgas de Prs. 100.— par mois.

Vous êtes priés de vouloir bien payer les appointements des Commissaires 'après la liste ci-jointe et remettre, comme par le passé, à la Caisse du Minisère ce qui lui revient.

Je saisis cette occasion, etc.

Le 6/19 Avril 1903.

Le Ministre du Commerce et des Travaux Publics.

(Signé:) ZIHNI.

Appointements		A payer		Retenues		Noms
3,870	–	3,092	80	777	20	Margossian Effendi
3,000	–	2,775	–	225	–	Essad Bey
2,300	–	2,127	50	172	50	Antoine Hayat Bey
2,000	–	1,850	–	150	–	Alkiviadi Effendi
1,956	65	1,614	22 5	342	42 5	Ilias Altountop Effendi
780	–	733	20	46	80	Irfan Bey
991	65	905	12 5	86	52 5	Raif Bey
1,200	–	1,128	–	72	–	Moustapha Nouri Bey
900	–	846	–	54	–	Haidar Bey
821	65	634	10	187	55	Hakki Bey
17,819	95	15,705	95	2,114	–	
				775	–	qu'on paye à valoir sur les frais de contrôle
				2,889	–	à expédier à la Caisse du Ministère à la fin d'Avril 1903.
4,000	–	3,360	–	640	–	Margossian Effendi
3,000	–	2,520	–	480	–	Essad Bey
2,300	–	1,932	–	368	–	Antoine Hayat Bey
2,000	–	1,680	–	320	–	Alkiviadi Effendi
2,000	–	1,680	–	320	–	Ilias Altountop Effendi
1,750	–	1,470	–	280	–	Raif Bey
1,200	–	1,008	–	192	–	Moustapha Nouri Bey
900	–	756	–	144	–	Haidar Bey
865	–	726	60	138	40	Hakki Bey
18,015	–	15,132	60	2,882	40	
				775	–	qu'on paye à valoir sur les frais de contrôle
				3,657	40	à expédier à la Caisse des Ministère à la fin de Mai 1903.
4,000	–	3,760	–	240	–	Margossian Effendi
3,000	–	2,820	–	180	–	Essad Bey
2,300	–	2,162	–	138	–	Antoine Hayat Bey
2,000	–	1,880	–	120	–	Alkiviadi Effendi
2,000	–	1,880	–	120	–	Ilias Altountop Effendi
1,750	–	1,645	–	105	–	Raif Bey
1,200	–	1,128	–	72	–	Moustapha Nouri Bey
900	–	846	–	54	–	Haidar Bey
865	–	813	10	51	90	Hakki Bey
18,015	–	16,934	10	1,080	90	
				775	–	qu'on paye à valoir sur les frais de contrôle
				1,855	90	à expédier mensuellement à la Caisse du Ministère à partir de la fin Juin 1903

Le 6/19 Avril 1903

RÉPONSE

A LA 15ème RÉCLAMATION DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL

LOYERS DES IMMEUBLES DU CHEMIN DE FER.

L'arrangement qui est intervenu en 1889 entre le Gouvernement et la Compagnie, et qui se trouve reproduit à l'Annexe I des Conclusions du Gouvernement, est tout à l'avantage de ce dernier, puisque, dérogeant à l'Article 11 du Cahier des Charges, il porte que les loyers payés par des tiers du chef de terrains loués par la Compagnie cesseront d'entrer dans le compte général des recettes pour donner lieu séparément à un partage. Il en résulte que, lorsque les recettes générales ne donnent pas 1,500 francs par kilomètre et par an pour la part du Gouvernement, celui-ci reçoit les 1,500 francs garantis par la Compagnie plus 45 pour cent des loyers, tandis que, si on appliquait le Cahier des Charges, ces 45 pour cent profiteraient à la Compagnie. Cette manière de procéder ne donne lieu à aucune réclamation de la part de la Compagnie, quelque désavantage qu'elle en éprouve. Il n'est d'ailleurs pas exact de dire, comme le font les Conclusions adverses, que l'arrangement de 1889 "n'est l'objet d'aucune contestation", puisque, comme on l'a vu par la douzième Réclamation du Gouvernement, il prétend aujourd'hui annuler les accords antérieurs en demandant la remise des terrains dont il s'agit.

Quoi qu'il en soit, la quinzième Réclamation du Gouvernement, celle qui est ici en cause, ne porte que sur un point. Le Gouvernement prétend avoir le droit d'exiger de la Compagnie sa part des loyers sans acquitter lui-même les sommes bien plus considérables qu'il doit à la Compagnie. C'est la prétention que la Compagnie a déjà réfutée en répondant aux treizième et quatorzième Réclamations du Gouvernement: elle ne peut, sur ce point, que se référer aux dites réponses.

Mais, dans le cas présent, comme pour la redevance de 1,500 francs afférente

à la ligne Uskub-Zibeftché pour les années 1900 et 1901 (treizième réclamation) le Gouvernement admet dans la pratique la compensation qu'il repousse en théorie, parce qu'il n'a "aucun intérêt à s'y opposer". Il demande seulement que cette compensation soit considérée comme s'étant effectuée de plein droit au fur et à mesure de la naissance de ses créances du chef des loyers. C'est la question qui s'est déjà posée au sujet de la redevance de la ligne Uskub–Zibeftché. Elle doit être, évidemment, résolue de la même manière. La part revenant au Gouvernement sur les loyers ne porte intérêt ni de plein droit, ni en vertu de l'arrangement de 1889. D'autre part, conformément à la thèse que le Gouvernement a soutenue et fait triompher dans le précédent arbitrage, la législation Ottomane ne connaît pas la compensation opérant *ipso jure*. Par suite, il est évident que la somme de 231,265 Piastres 18 réclamée par le Gouvernement n'a pu porter intérêt que depuis la mise en demeure du 22 Décembre 1902.

Le Gouvernement demande enfin que la Compagnie soit condamnée à lui fournir le compte des loyers de 1902. Cette demande est devenue sans objet, le compte dont il s'agit ayant été remis au Gouvernement, qui en a demandé le solde à la Compagnie par lettre du 19/2 Juillet 1903.

Par ces motifs, et tous autres à suppléer,

La Compagnie conclut à ce qu'il plaise à Messieurs les Arbitres,

Dire que la somme de 231,265 Piastres 18 réclamée par le Gouvernement a porté intérêt à partir du 22 Décembre 1902 et figurera, avec ces intérêts, dans le compte général à dresser à la suite de l'arbitrage,

Rejeter, en conséquence, le premier chef des conclusions afférentes à la quinzième Réclamation du Gouvernement:

Rejeter également, comme sans objet, les deuxième et troisième chefs des dites Conclusions,

et condamner le Gouvernement aux dépens.

Sous toutes réserves de compléter ou modifier les présentes conclusions.

Le 3/16 Septembre 1903. (Signé:) **GROSS.**

RÉPONSE

A LA 16ème RÉCLAMATION DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL

AMENDES DE POLICE

La question soulevée par cette Réclamation est analogue à celle qui s'est osée sur la quatorzième Réclamation du Gouvernement, relative aux frais de ontrôle.

D'après l'Article 20 du Règlement de Police, le produit des amendes auxuelles donne lieu l'application de ce Règlement doit être versé pour moitié à la isse des routes de la province qui en rendra compte au Ministère des Traux Publics.

La Compagnie aurait grand intérêt à ce que cette disposition fût exécutée; r il lui importe que les routes soient construites et entretenues. Malheureuseent, les caisses provinciales visées par l'Article 20 du Règlement n'existent pas , si elles existent, elles ne disposent pas des ressources nécéssaires, et la Comgnie a exposé, à propos de sa première réclamation, dans quel oubli est laissé r le Gouvernement l'Article 17 de la convention d'exploitation. En ce qui oncerne spécialement la moitié du produit des amendes de police, le Ministère es Travaux Publics, comme cela résulte de ses propres allégations, encaisse dictement lui-même les sommes dont il s'agit, sans justifier d'ailleurs qu'il n'en it la perception qu'à titre d'intermédiaire, et qu'il les verse aux caisses provinales. C'est là, incontestablement, une infraction à l'Article 20 du Règlement de olice, et la Compagnie fait, pour l'avenir, toutes réserves à ce sujet.

En ce qui concerne les années 1899, 1900 et 1901, la Compagnie, voyant que Gouvernement laissait en souffrance les dettes beaucoup plus considérables dont est redevable envers elle, a cessé de verser effectivement au Gouvernement et porté à son crédit les sommes correspondant à la moitié du produit des amendes.

Elle se réfère, pour la justification de cette manière d'agir, aux réponses qu'ell a faites aux treizième, quatorzième et quinzième Réclamations du Gouvernement

La seule objection formulée dans les Conclusions du Gouvernement consist à soutenir que la moitié du produit des amendes a une affectation spéciale et n peut, par suite, être retenue.

Cette prétention, sans être valable, pourrait être discutée si les caisses provin ciales mentionnées par le Règlement de Police étaient des personnes légales dis tinctes de celle de l'Etat, investies d'une capacité propre. En ce cas, le Gouver nement Impérial aurait stipulé pour elles en signant avec la Compagnie les con ventions de 1872 dont le dit Règlement fait partie intégrante, et elles pourraien éventuellement en qualité de tiers, revendiquer désormais auprès de la Com pagnie les ressources qui leur reviennent, sans d'ailleurs avoir le droit de reveni sur le passé. Mais, quant à présent du moins, cette situation n'existe pas, puisqu le Ministère des Travaux Publics prétend encaisser lui-même les sommes prove nant des amendes, et dès lors, il n'y a aucun motif pour que la Compagnie n'exerc point son droit de rétention, du moment où elle est créancière du Gouvernemen pour des sommes dépassant celles dont elle est elle-même redevable. La par revenant au Gouvernement sur les amendes des années 1899, 1900 et 1901 en trera donc dans le compte général à établir, avec les intérêts à partir de la mis en demeure, c'est-à-dire à partir du 22 Décembre 1902 (et non du 9, comme l'in diquent les Conclusions du Gouvernement, les dates du nouveau style figuran seules dans tous les comptes entre le Gouvernement et la Compagnie).

En ce qui concerne la demande tendant à obtenir la remise du compte de amendes encaissées en 1902, ella a déjà reçu satisfaction, ce compte étant entr les mains du Gouvernement, comme l'atteste une lettre Ministérielle du 11/2 Mai 1903.

Par ces motifs, et tous autres à suppéer,

La Compagnie conclut à ce qu'il plaise à Messieurs les Arbitres,

Donner acte à la Compagnie des réserves qu'elle formule pour l'avenir au sujet de son droit de verser directement aux caisses provinciales de routes, confor mément à l'Article 20 du Règlement de Police, la moitié du produit des amendes

Dire que, aussi longtemps que la Compagnie n'usera pas du droit qu'ell

ent de se réserver et qu'il n'existera pas de caisses provinciales de routes ayant ne personnalité juridique distincte de celle de l'Etat, la Compagnie ne sera pas nue de verser au Gouvernement la moitié du dit produit, si le Gouvernement sse en souffrance des dettes lui incombant envers la Compagnie et supérieures ladite moitié, et que, si ces dettes sont inférieures, la Compagnie ne sera tenue verser que la différence, le tout sauf décompte à établir entre les parties au oment du règlement à faire à l'amiable ou par sentence arbitrale,

Dire que la somme de Piastres 43.693,25 a porté intérêt à partir du 22 écembre 1902,

Rejeter, en conséquence, le premier chef des conclusions afférentes à la seième Réclamation du Gouvernement,

Rejeter également, comme sans objet, le deuxième et le troisième chefs des tes Conclusions,

et condamner le Gouvernement aux dépens.

Sous toutes réserves de compléter ou modifier les présentes conclusions.

Le 3/16 Septembre 1903. (Signé:) GROSS.

RÉPONSE

A LA 17ème RÉCLAMATION DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

Permis de circulation - Transport des indigents. Pièces et imprimés.

Sous cette Réclamation, le Gouvernement Impérial a groupé, en trois chapitres, quatre demandes distinctes, dont deux seulement figurent au Compromis, et qui vont être successivement examinées.

I.

Le Gouvernement demande à Messieurs les Arbitres de vouloir bien préciser, par leur sentence, quels sont les fonctionnaires ou agents que la Compagnie est obligée de transporter gratuitement.

De l'Exposé qui précède ses conclusions, on serait tenté d'inférer que la Compagnie fait preuve d'une extrême parcimonie dans la délivrance des permis permanents ou pour un seul voyage qu'elle doit, d'après les conventions, mettre à la disposition des administrations publiques. Ce serait une supposition erronée. On trouvera ci-joint (Annexe I et II) le relevé des permis permanents ou pour un voyage donnés par la Compagnie en 1902 aux fonctionnaires et agents du Gouvernement. Les listes détaillées des bénéficiaires de ces permis sont, bien entendu, à la disposition de Messieurs les Arbitres s'ils désirent y jeter les yeux. Etant donné le très médiocre trafic des lignes de la Compagnie et le chiffre des recettes, on ne jugera certainement point trop faible le nombre des cartes ainsi délivrées sur la demande du Gouvernement. Il convient d'ailleurs de remarquer qu'une partie de ces cartes n'est pas nominative, mais libellée ainsi, par exemple: "un employé supérieur des Contributions directes", ou "un officier de gendar-

merie„, ou "un employé du Ministère de la Police„, ou "un employé chargé d la révision des passeports„, et sert par conséquent à plusieurs agents.

Mais il est arrivé que, dans certains cas, la Compagnie a dû refuser d'alle dans la délivrance de permis, aussi loin que le demandait le Gouvernement. Ell était tenue, surtout en considérant les mauvais résultats de l'exploitation, de veille à ce que le nombre des transports gratuits ne fût pas multiplié à l'excès. A c point de vue, une certaine précaution s'imposait d'autant plus que des abus s produisent de temps à autre, et que la constatation de l'identité des personnes es souvent difficile dans un pays comme la Turquie, où, pour la plus grande parti de la population, il n'existe pas de noms de famille. On trouvera aux Annexes III et IV, à titre de simples exemples, deux lettres adressées par la Compagni à deux administrations publiques au sujet de fraudes de ce genre.

Les refus que la Compagnie a dû parfois opposer aux demandes du Gou vernement ont donné naissance à la Réclamation actuelle. Avant d'examiner e détail si en effet, comme le Gouvernement le soutient, la Compagnie a manqu aux obligations que lui imposent les conventions, il est nécessaire de vider deu questions préliminaires.

Le Gouvernement invoque, sans d'ailleurs la produire, une décision par la quelle le Conseil d'Etat aurait interprété en sa faveur les clauses du Cahier de Charges concernant la délivrance des permis de circulation. La Compagnie a tout naturellement, refusé de reconnaître cette interprétation comme lui étant lé galement opposable, et le Gouvernement lui reproche d'avoir, en agissant ainsi "démontré son intention bien arrêtée de ne point se conformer aux convention "de 1872, pas plus qu'aux lois et règlements en vigueur dans l'Empire„. C grief ne repose sur aucun fondement. Du moment où les conventions de 187 ont, par l'Article 35 du Cahier des Charges, institué une juridiction arbitrale pou connaître des contestations auxquelles elles donneraient lieu, il est clair que l Compagnie ne fait que témoigner de son respect pour elles en déclinant, sur un question d'interprétation du contrat, la compétence d'une autre autorité que celle des Arbitres, et que c'est le Gouvernement au contraire qui y déroge en essayant d'imposer la juridiction du Conseil d'Etat.

Au reste, le Gouvernement semble être d'avis que même la décision du Conseil d'Etat, interprétative des articles du Cahier des Charges, ne lui donnerait pa une latitude suffisante en ce qui concerne le droit de demander la délivrance d permis; car il va plus loin encore et prétend (voir le haut de la page 4 des Conclusions) que les clauses du Cahier des Charges relatives au transport des agent

sont loin d'être limitatives». Il est cependant impossible d'admettre que, les conentions ayant déterminé dans plusieurs passages quels seraient les fonctionnaires t agents dont le transport gratuit incomberait à la Compagnie, cette indication 'ait aucune portée et que le Gouvernement garde le droit d'exiger en outre la ratuité pour le transport de tous autres agents qu'il lui conviendrait de désigner. e transport gratuit est évidemment une exception sur un chemin de fer, et, du ıoment où les conventions ont énuméré les cas auxquels s'appliquerait cette exeption, il n'est pas possible d'en ajouter d'autres sans accord avec la Compagnie. 'out se réduit donc à savoir comment doivent être entendues et appliquées les ispositions du Cahier des Charges concernant le transport des employés et agents u Gouvernement.

Ces dispositions, si l'on écarte les clauses relatives aux transports militaires, ont au nombre de quatre.

L'Article 16 du Cahier des Charges accorde le transport à mi-tarif aux emloyés et gardiens escortant des prisonniers.

L'Article 17 assure la gratuité aux «fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du Gouvernement, aux agents de la sécurité publique, et aux agents qui auront à exercer une surveillance sur le Chemin de fer dans l'intérêt de la perception des droits de douane ou autres impots touchant le Chemin de fer».

L'Article 18 oblige la Compagnie à effectuer gratuitement le transport des épêches postales accompagnées des agents nécessaires au service.

L'Article 22 porte que les agents de la télégraphie voyageant pour le service e la ligne télégraphique auront le droit de circuler gratuitement dans les voiıres du Chemin de fer.

L'Article 16 n'a, dans la pratique, jamais donné lieu à une difficulté. Mais n'en est pas de même de trois autres articles, dont il y a lieu de préciser le ens, en examinant les diverses catégories de personnel qui y sont indiquées.

Fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du Gouvernement. Cette disposition s'applique, en première ligne, aux Commissaires Impériaux institués en vertu de l'Article 10 du Cahier des Charges, rticle relatif «au contrôle et à la surveillance» du service du Chemin de fer. La Compagnie délivre, bien entendu, des cartes permanentes à ces fonctionnaires. Mais elle est loin de s'en tenir là. Comme on le voit par l'Annexe I, elle ne emet au personnel du Ministère des Travaux Publics pas moins de 22 permis

permanents de première classe, 25 de seconde classe et trois de troisième class interprétant ainsi de la façon la plus large le mot d'"inspection„ employé da l'Article 17 du Cahier des Charges. Quant à entendre ce terme, comme para le faire le Gouvernement, en ce sens que l'inspection, le contrôle et la surve lance dont parle l'Article 17 ne seraient pas seulement ceux qui s'exercent sur Chemin de fer, mais s'étendraient à toutes les attributions qnelconques de l'Et (voir le N° 3 du dispositif des Conclusions du Gouvernement), ce serait éviden ment fausser et le texte et l'esprit de l'Article. La meilleure preuve de l'inadmi sibilité d'une pareille prétention se trouve dans l'Article 17 lui-même, et aus dans l'Article 16 du Cahier des Charges. Les derniers mots de l'Article 17, qu accordent la gratuité à certains agents chargés d'une surveillance spéciale, n'au raient pas de sens si *tout* agent de surveillance quelconque avait droit au tran port gratuit. D'autre part, il est clair que, si l'Article 17 assurait la gratuité *tout* agent du Gouvernement chargé d'une surveillance *quelle qu'elle fût*, mên portant sur un objet étranger au service du Chemin de fer, on n'aurait pas st pulé dans l'article précédent que les *employés et gardiens* accompagnant des pr sonniers *ne* seront assujettis *qu'*à la moitié de la taxe. Cela est d'une telle évi dence qu'il est inutile d'y insister.

Agents de la sécurité publique. Ce terme offre, en tous pays, un sens ass simple. Il s'applique aux agents de police, à leurs chefs et à la gendarmeri La Compagnie a délivré en conséquence, en 1902

au Ministère central de la Police, 10 permis permanents de première class 5 de seconde classe, 3 de troisième classe (ces derniers au porteur), 5 permis d première classe, 23 de seconde, 45 de troisième pour un voyage,

à la police et à la gendarmerie des Vilayets (gouvernements) 40 permis pe manents (dont plusieurs au porteur), et 177 permis pour un voyage.

Elle a donné en outre des cartes permanentes aux Gouverneurs Généraux et à leur suite, ainsi qu'aux Mutessarifs (préfets) des districts traversés par le Ch min de fer. Il est vraiement difficile de concevoir comment la portée du term "agents de la sécurité publique„ pourrait être étendue encore davantage. Le Gou vernement voudrait faire comprendre dans cette expression "tous les représentan de l'autorité„, et ceux-ci n'auraient pas même besoin d'être munis à cet effet d'u permis délivré par la Compagnie; mais il leur suffirait de "se déclarer en tourné de service„. On devine les abus auxquels donnerait lieu un pareil régime.

Agents ayant une surveillance à exercer sur le Chemin de fer dans l'intér

e la douane ou autres impôts touchant le Chemin de fer. Ici encore, la Com-
agnie s'est montrée fort large dans l'application des dispositions qui la régissent.
lle a donné en 1902 à l'Administration des Douanes et Contributions indirectes 6
rtes permanentes de première classe, 13 de seconde et de troisième (dont 9 au
orteur) plus 5 cartes permanentes (dont 4 au porteur) au personnel douanier
'Andrinople, et 216 permis pour un voyage. Le Gouvernement ne considère
as cela comme suffisant et demande (Conclusions, page 3) la gratuité pour
ous percepteurs de deniers publics„. Cette prétention est manifestement con-
aire au Cahier des Charges, qui ne parle que des agents chargés de surveiller
perception des droits de douane et des impôts thouchant le Chemin de fer.

Agents nécessaires au service accompagnant les valises postales. L'Article 18
ı Cahier des Charges ne saurait donner prise à aucune équivoque. Il faut, pour
oir droit au transport gratuit, que l'agent postal accompagne les valises et soit
écessaire à leur service. La Compagnie transporte gratuitement, sans permis,
ut le personnel qui se trouve dans ces conditions; elle a protesté seulement, et
ec raison, dans un cas particulier (voir l'Annexe I des Conclusions du Gouver-
ement), contre la présence dans le wagon-poste d'un troisième agent que l'Ad-
inistration des Postes faisait voyager entre Kuléli-Bourgas et Constantinople
our sa seule commodité, sans qu'il eût à s'occuper du service des correspondan-
s. On verra d'ailleurs plus loin que, sans y être tenue en aucune façon (puis-
'elle n'aurait à transporter gratuitement que les agents *accompagnant* les dé-
ches), la Compagnie délivre un très grand nombre de permis au personnel des
ostes et Télégraphes autre que celui qui voyage avec les valises.

Agents du télégraphe. En assurant la gratuité aux agents de la télégraphie
oyageant pour *le service de la ligne télégraphique,* l'Article 22 du Cahier des
harges a certainement désigné ceux qui s'occupent de la ligne dont il est parlé
l'Article 21, celle qui est établie le long du Chemin de fer. Si l'on avait vou-
, par cette disposition, viser le personnel voyageant pour le service d'une ligne
uelconque appartenant au réseau de l'Etat, on n'aurait pas employé les mots
our le service de *la* ligne télégraphique„, mots qui présentent un sens précis
bien déterminé, étant donné que l'article où ils figurent est précédé d'nn au-
article parlant d'une ligne spéciale, et plaçant cette ligne sous la surveillance
s agents supérieurs *des lignes télégraphiques* du Gouvernement. Mais la Com-
gnie ne s'est pas placée à ce point de vue, quelque légitime qu'il fût. Elle a
nné au personnel postal et télégraphique de l'Etat les plus larges facilités, sans
restreindre, ni aux agents postaux accompagnant les valises, ni aux agents

télégraphiques supérieurs voyageant pour inspecter son fil, ses poteaux, ses ap-
pareils et pour contrôler ses dépêches de service. C'est ainsi que, en 1902, elle
a donné à l'Administration des Postes et des Télégraphes 7 permis permanents
de première classe, 5 de seconde, 33 de troisième, plus 25 pour un voyage (le
tout, bien entendu, en dehors des agents des bureaux ambulants). Mais, dé-
passant ainsi de beaucoup les limites de ce qu'exige d'elle le Cahier des Charges
elle se réserve nécessairement, afin d'éviter tout abus, la faculté de résister aux
demandes qu'elle jugerait excessives, sauf, bien entendu, à faire décider par qui
de droit si cette résistance est ou n'est pas justifiée. Elle ne saurait donc admettre
que, comme le demande le Gouvernement, elle soit tenue au transport gratuit de
"tous fonctionnaires ou agents des Postes et Télégraphes".

II.

Le Règlement relatif aux Commissaires Impériaux, Règlement faisant partie
intégrante des conventions du 18 Mai 1872, porte dans son Article 4 que la Com-
pagnie aura le droit de délivrer des billets de libre parcours.

Le Gouvernement demande à Messieurs les Arbitres de rayer, purement et
simplement, cette disposition formelle des conventions en assujétissant la Com-
pagnie à l'obligation de justifier au Gouvernement de la nécessité de la délivrance
de chaque permis.

A l'appui de cette demande, le Gouvernement invoque deux motifs.

Le premier est tiré de ce que la stipulation de l'Article 4 "ne saurait être
"interprétée qu'eu égard à l'intention commune des parties contractantes". Il semble
difficile de concevoir comment cette intention aurait pu être exprimée avec plus
de clarté. Quelque large interprétation qu'on admette, on n'arrivera pas à dé-
montrer que, en disant que la Compagnie aura le droit de donner des billets de
libre parcours, les contractants de 1872 ont entendu que ce droit ne lui appar-
tiendra pas. Or il serait supprimé de fait, et l'Article 4 du Règlement n'aurait
plus aucun sens, si la délivrance des billets était subordonnée à l'agrément du
Gouvernement.

Le second motif allégué par le Gouvernement est emprunté à l'Article 1
du Cahier des Charges, d'après lequel le Gouvernement Impérial aura toujours la
faculté de rectifier et de compléter d'un commun accord avec la Compagnie, se-
lon les indications de l'expérience, les dispositions du règlement relatif aux Com-

issaires Impériaux. Mais cet article, loin d'appuyer la prétention du Gouverne-
ent, en fournit au contraire la réfutation la plus catégorique, puisqu'il exige
commun accord pour la modification du Gouvernement. C'est l'application
principe général d'après lequel les conventions légalement formées tiennent
u de loi à ceux qui les ont faites, et il est évident qu'un tribunal n'a pas qua-
é pour corriger, sur la demande de l'une des parties, un arrangement régulière-
ent conclu.

III.

Le Gouvernement ne se borne pas à essayer d'enlever à la Compagnie un
oit qu'elle exerce en vertu des conventions: il voudrait aussi se faire attribuer
droit à lui-même, alors que le contrat ne le lui donne pas. Il conclut à ce
e la Compagnie «soit tenue de consentir la gratuité absolue pour ceux des
ndigents qui seraient munis de certificats dûment établis par l'autorité».

Cette demande soulève une première objection, consistant en une fin de non
cevoir. Elle ne figure pas au Compromis et n'est ni accessoire, ni subsidiaire,
reconventionnelle; elle doit donc être écartée de prime abord.

Elle serait d'ailleurs inadmissible en tout état de cause, pour la raison indi-
ée ci-dessus, tirée de ce que les conventions en vigueur ne peuvent être mo-
fiées sans le consentement de la Compagnie et n'attribuent pas au Gouverne-
ent le droit qu'il prétend exercer. Le Cahier des Charges assure à la Com-
gnie, par son Article 28, une entière liberté dans tout ce qui concerne l'admi-
stration et l'exécution de l'entreprise et, dans un certain nombre d'autres dispo-
ions (Articles 14, 15, 16, 17, 18, 22), il détermine les transports que la Com-
gnie sera tenue d'effectuer, soit gratuitement, soit à prix réduit. On ne saurait,
ns un accord avec la Compagnie, étendre la liste des obligations de cette na-
re qu'elle a contractées envers le Gouvernement. Juridiquement impossible,
tte extention serait en même temp contraire à toute équité. On pourrait con-
voir qu'une Société de chemin de fer à qui l'Etat accorderait une garantie de
cette laissât au Gouvernement la faculté de lui imposer des transports gratuits
assez grand nombre, puisqu'elle recevrait de lui sous une autre forme les
oduits dont elle aurait été privée. Mais une Compagnie qui, au contraire, ga-
ntit à l'Etat un chiffre minimum de participation aux résultats de l'exploitation
rait manifestement placée dans des conditions inacceptables s'il dépendait du
ouvernement d'exiger d'elle, par réquisition, des transports gratuits autres que
ux de fonctionnaires, de militaires ou de marins.

Il convient d'ajouter, en fait, que si la Compagnie ne peut pas accorder aux indigents la gratuité absolue, de crainte d'abus plus faciles en Turquie que partout ailleurs, et à cause de la médiocrité de recettes où la réduit l'inexécution des engagements du Gouvernement, elle fait aux considérations d'humanité la mesure la plus large possible en effectuant, sur les recommandations que lui adressent les organes du Gouvernement, de nombreux transports d'indigents et émigrants au demi-tarif. On trouvera à l'Annexe V le relevé des réductions ainsi accordées en 1902. En outre, la Compagnie, sur le désir des Autorités Impériales transporte à demi-tarif, sans y être tenue d'après les conventions, un grand nombre d'élèves des écoles publiques (Annexe VI) et un nombre beaucoup plus grand encore (plus de 1350) d'étudiants en théologie (softas) se rendant du lieu de leurs études dans l'intérieur et réciproquement, sur des parcours souvent très considérables (Annexe VII).

IV.

Le Gouvernement demande enfin que la Compagnie soit condamnée à rédiger à la fois en turc et en français «tous les imprimés tels que billets, récépissés, lettres de voiture etc. etc., délivrés au public», à peine de 100 frcs. par contravention.

Comme celle dont il vient d'être parlé en dernier lieu, cette demande ne figure pas au Compromis et il y a lieu de la rejeter sans examen.

Même recevable, elle serait dénuée de fondement comme tendant à imposer à la Compagnie une obligation et une dépense supplémentaire auxquelles les conventions en vigueur ne l'assujettissent point, et qui seraient, du reste, comme on va s'en convaincre, sans aucune utilité pour le public.

Contrairement à ce qui semblerait résulter des allégations du Gouvernement la Compagnie rédige en français et en turc toutes les pièces concernant ses rapports avec les voyageurs et les expéditeurs ou destinataires des marchandises (horaires, lettres de voiture, tarifs, billets, avis) et relatives au trafic intérieur, c'est-à-dire à la très forte majorité de ses transports. Elle ne s'explique donc point que le Gouvernement (qui d'ailleurs ne donne aucune indication précise) l'accuse de prendre des mesures «préjudiciables au gros public».

Elle ne fait d'exception à cette règle générale que pour les lettres de voiture et les billets concernant les transports internationaux, parce que les habitants de l'Empire qui se rendent à l'étranger ou en viennent ou ont des relations com-

ıerciales avec l'étranger connaissant une autre langue que le turc et que la plu-
ırt d'entre eux ne savent pas lire cette langue. Pendant les quinze années qui
: sont écoulées depuis l'ouverture du trafic international, cette manière de pro-
éder n'a pas provoqué la moindre plainte, même de la part du Gouvernement,
le grief dont il s'agit a apparu pour la première fois dans les Conclusions af-
rentes à l'Arbitrage actuel.

La demande du Gouvernement serait donc non fondée, alors même que les
ɔnventions conclues entre lui et la Compagnie resteraient muettes sur la ques-
ɔn. Les parties se trouveraient alors sous le régime de l'Article 28 du Cahier
es Charges, d'après lequel la Compagnie est entièrement libre dans tout ce qui
ɔncerne l'administration et l'exécution de l'entreprise, à condition de se confor-
er aux règlements annexés. Mais l'un de ces règlements a déterminé de façon
ès nette les obligations de la Compagnie en cette matière. Le deuxième para-
raphe du Règlement touchant les Commissaires Impériaux porte que les itiné-
ires, le prix des places, le mode de classification des marchandises, les tarifs
ɔur le transport, le magasinage et le factage doivent être affichés en toute langue
ıe la Compagnie jugera convenable, mais en outre, dans tous les cas, en langue
rque. La Compagnie s'est toujours scrupuleusement conformée à cette pres-
iption. Mais, comme le règlement a expressément fixé les obligations qui lui
combent, il n'est pas possible de lui en imposer d'autres, "par analogie", com-
e disent les Conclusions du Gouvernement.

Par ces motifs, et tous autres à suppléer,

La Compagnie conclut à ce qu'il plaise à Messieurs les Arbitres,

1 — Dire que la Compagnie n'est tenue de transporter gratuitement ou à prix
éduit que les fonctionnaires ou agents du Gouvernement expressément désignés
ar le Cahier des Charges,

2 — Dire que l'inspection, le contrôle et la surveillance dont parle la pre-
ière ligne de l'Article 17 du Cahier des Charges sont l'inspection, le contrôle
la surveillance exercés sur le service du Chemin de fer, et non ceux qui
ɔrtent sur tout autre objet rentrant dans les attributions d'un Gouvernement,

3 — Dire que le terme d'"agents de la sécurité publique" employé dans le

dit Article 17 désigne le personnel de la police et de la gendarmerie, et non tous autres fonctionnaires du Gouvernement, et que les agents de police et les gendarmes ne seront pas admis au transport gratuit sur leur simple déclaration qu'ils sont en tournée de service, mais devront être munis d'un permis délivré par la Compagnie,

4— Dire que les agents des postes ne seront admis au transport gratuit que s'ils accompagnent les dépêches et sont nécessaires au service,

5— Dire que les agents du télégraphe n'auront droit au transport gratuit que s'ils voyagent pour le service de la ligne télégraphique mentionnée par l'Article 21 du Cahier des Charges,

6— Rejeter, comme non fondée, la demande du Gouvernement tendant à ce que la Compagnie ne puisse délivrer des cartes de circulation gratuite qu'après avoir justifié au Gouvernement Impérial de la nécessité de cette délivrance,

7— Rejeter, comme non recevables et en tous cas comme non fondées, les demandes du Gouvernement tendant à ce que le Gouvernement ait le droit de requérir de la Compagnie des billets de libre parcours pour les indigents et à ce que la Compagnie soit tenue de rédiger en turc et en français tous ses billets, récépissés, lettres de voitures et autres pièces délivrées au public, sans exception;

et condamner le Gouvernement aux dépens.

Sous toutes réserves de modifier ou compléter les présentes conclusions.

Le 3/16 Septembre 1903. (Signé:) GROSS.

ANNEXE I A LA RÉPONSE

à la 17ème Réclamation du Gouvernement Impérial.

Cartes permanentes remises par la Compagnie à divers fonctionnaires et agents du Gouvernement Impérial en 1902.

Ministère du Commerce et des Travaux Publics . .	I	Classe	22
" " " " " " " . .	II	"	25
" " " " " " " . .	III	"	3
Douanes et Contributions Indirectes	I	"	6
" " " "	II	"	9
" " " "	III	"	4
Ministère de la Guerre	I	"	8
" " " "	II	"	2
Ministère de la Police	I	"	10
" " " "	II	"	5
" " " "	III	"	3
Ministère de la Justice	I	"	2
" " " "	II	"	1
Vilayet de Constantinople	I	"	7
" " "	II	"	2
" " "	III	"	1
Ministère de l'Agriculture	I	"	3
" " "	II	"	4
" " "	III	"	1
Palais Impérial	I	"	2
" "	II	"	1
" "	III	"	1
Liste Civile	II	"	1
Ministère des Affaires Etrangères	I	"	1
Grand Vézirat	I	"	1
" "	II	"	1
Administration des Postes et Télégraphes	I	"	7
" " " " "	II	"	5
" " " " "	III	"	33
Vilayet d'Andrinople	I	"	16
" "	II	"	6
" "	III	"	6
Vilayet de Salonique et Cossovo	I	"	15
" " " " "	II	"	9
" " " " "	III	"	1
Ensemble cartes . .			224

ANNEXE II A LA RÉPONSE

à la 17ème Réclamation du Gouvernement Impérial

Nombre de permis de circulation pour un voyage délivrés pendant l'année 1902 aux différents Départements de l'Empire

	I Classe	II Classe	III Classe
endarmerie	4	48	125
tendance Militaire	1	28	4
ouane	49	145	22
ribunaux	4	—	—
rêts	4	10	2
térieur (Gouverneurs et Caïmakams)	18	30	1
ostes et Télégraphes	13	12	—
onts et Chaussées	13	60	8
olice	5	23	45
avaux Publics	9	2	—
ette Publique	—	5	1
	120	363	208
		691	

ANNEXE III A LA RÉPONSE

à la 17ème Réclamation du Gouvernement Impérial

OMPAGNIE D'EXPLOITATION
des
CHEMINS DE FER ORIENTAUX

Constantinople, le 28 Decembre 1900

№ 21090

A Son Excellence Hussein Hassib Effendi,
Directeur général des Postes et Télégraphes

En Ville

En réponse à la lettre que Votre Excellence a bien voulu nous adresser sous N° 4576 du 17 Décembre crt. et ayant trait à l'établissement des cartes de rculation permanentes dont Votre Administration a besoin pour l'exercice 1901, ous avons l'honneur de vous faire parvenir 34 cartes de libre parcours pour les onctionnaires et agents chargés de la surveillance de la ligne télégraphique.

Nous nous permettons encore d'ajouter que nous n'avons pas établi la carte u nom de Moustapha Agha, surveillant des Télégraphes, attendu que cet agent tout récemment cédé sa carte permanente de l'année courante au préposé du ureau postal de Tchorlou, qui s'en est servi abusivement.

Nous saisissons cette occasion pour renouveler à Votre Excellence, etc.

La Direction

(Signé:) GROSS

ANNEXE IV A LA RÉPONSE

à la 17ème Réclamation du Gouvernement Impérial

MPAGNIE D'EXPLOITATION
des
CHEMINS DE FER ORIENTAUX

№ 11906

Constantinople, le 25 Juillet 1901

A Son Excellence Nazif Pacha,
Directeur général des Contributions Indirectes
En Ville

Monsieur le Directeur Général,

Nous avons l'honneur d'informer Votre Excellence que notre personnel a onstaté dans le train N° 33 du 24 Juin a. c. la présence d'un voyageur muni de carte de libre circulation II Classe N° 57 valable pour *l'année 1900* que nous vons délivrée à un employé de Votre Administration pour le parcours entre Constantinople – Moustapha – Pacha – Dédéaghadj.

Cette personne voyageait en III Classe de Makrikeuy à Constantinople et, onsignée à destination pour le paiement de la taxe et du supplément règlemenaires pour avoir voyagé avec une légitimation périmée, elle a dit être un employé du Roussoumat voyageant pour les questions de sel.

En signalant ce qui précède à Votre Excellence nous La prions de nous dire i les allégations de ce voyageur en contravention sont fondées et dans tous les as de vouloir bien faire le nécessaire pour que Son Département détruise ou ous renvoye régulièrement les cartes de libre circulation échues afin d'éviter le enouvellement du cas qui nous occupe.

Nous nous référons d'ailleurs à notre lettre N° 317 du 7 Janvier écoulé, par laquelle nous nous sommes permis de remettre au Département de Votre Excellence 6 cartes de libre circulation pour *l'année 1901.*

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur général, l'assurance de notre considération très-distinguée.

La Direction

(Signé:) GROSS

ANNEXE V A LA RÉPONSE

à la 17ème Réclamation du Gouvernement Impérial

RELEVÉ

du nombre des émigrés et des indigents transportés en 1902 au demi-prix du tarif général au départ des stations de Constantinople, Salonique et Uskub.

e Constantinople à	Nombre	De Salonique à	Nombre	D'Uskub à	Nombre	Nombre Total
Tchataldja . . .	5	Guegueli . . .	1	Salonique . . .	13	
Tchorlou . . .	57	Stroumnitza . .	4	Zibeftché . . .	42	
Tcherkesskeui .	23	Krivolak	1	Vucitrn	3	
Loulébourgas .	3	Keuprulu . . .	15	Mitrovitza . . .	3	
Babaeski . . .	10	Uskub	208			
Uzunkeupru . .	4	Koumanovo . .	1			
Koulélibourgas	1	Bouyeneftché .	2			
Demotica . . .	3	Zibeftché. . . .	73			
Ferré	5	Mitrovitza . . .	3			
Dédéaghadj . .	6					
Andrinople . .	72					
Moustafa-Pacha	1					
K. Haskeui . .	2					
Katounitza. . .	1					
Philippopoli .	22					
T. Bazardjik .	3					
Sarambey . . .	16					
Sl. Kermenli. .	2					
Total	236	Total	308	Total	61	605

ANNEXE VI A LA RÉPONSE

à la 17ème Réclamation du Gouvernement Impérial

RELEVÉ

du nombre des élèves des écoles turques transportés en 1902 au demi-prix du tarif général au départ des stations de Constantinople, Salonique et Uskub.

De Constantinople à	Nombre	De Salonique à	Nombre	D'Uskub à	Nombre	Nombre Total
Hademkeui . .	5	Goumendjé . .	1	Goumendjé . .	8	
Tchorlou . . .	3	Stroumnitza . .	2	Krivolak	5	
Baba-Eski . . .	4	Keuprulu . . .	16	V. Gradsko . .	2	
Andrinople . .	13	Uskub	22	Koumanovo . .	3	
Demotica . . .	1	Bouyeneftché .	2	Prichtina	7	
Dédéaghtch . .	5	Verisovitz . . .	2	Mitrovitza . . .	28	
Moustafa Pacha	1	Prichtina . . .	2			
K. Haskeui . .	1	Mitrovitza . . .	8			
Philippopoli .	7					
T. Bazardjik .	1					
Sarambey . . .	11					
Yamboli	2					
Total	54	Total	55	Total	53	162

ANNEXE VII A LA RÉPONSE

à la 17ème Réclamation du Gouvernement Impérial

RELEVÉ

du nombre de softas (étudiants en théologie) transportés en 1902 au demi-prix du tarif général au départ des stations de Constantinople et de Salonique

De Constantinople à	Nombre de softas	De Salonique à	Nombre de softas
Hademkeui . . .	2	Guevgueli . . .	7
Tchataldja . . .	39	Krivolak	3
Kabakdjé	2	Stroumnitza . . .	3
Sinekli	2	Keuprulu	3
Tcherkesskeui . .	44	Uskub	24
Tchorlou	37	Koumanovo . . .	19
Mouradli	6	Préchova	5
Loulébourgas . .	16	Tabanoftché . . .	2
Babaeski	88	Bouyeneftché . .	4
Pavlokeui	3	Zibeftché . . .	1
Ozounkeupru . .	36	Orhanié	3
Andrinople . . .	138	Verisovitz	8
Demotica . . .	8	Prichtina	10
Souffli	11	Vucitrn	3
Bidigli	6	Mitrovitza . . .	32
Feré	26		
Dédéaghatch . .	725		
Moustafa Pacha .	12		
Harmanli	2		
Kayadjik-Hasskeui .	3		
Skobelevo	1		
Philippopoli . . .	11		
Tatar-Bazardjik . .	1		
Sarambey . . .	6		
Yéni-Zaghra . . .	4		
Yamboli	12		
Total	1241	Total	127

RÉPONSE

à la 18ème Réclamation du Gouvernement Impérial

NUMÉROTAGE DES STATIONS

A diverses reprises, les autorités locales ont élevé la prétention de soumettre es constructions dépendant du chemin de fer, soit aux impôts d'Etat, soit aux axes municipales ou autres grevant les immeubles.

Cette prétention était en contadiction avec le premier paragraphe de l'Article 27 du Cahier des Charges, d'après lequel "aucun impôt d'aucune espèce ne pourra 'être établi sur le sol, fonds ou revenu du Chemin de fer pendant toute la durée de la concession". Elle n'en a pas moins donné lieu à de nombreuses discussions, comme on peut le voir, à titre d'exemples, par les correspondances ci-annexées sous les numéros 1 à 5, et la Compagnie a eu beaucoup de peine à se défendre contre les exigences fiscales des municipalités, qui voulaient l'assujettir aux taxes foncières.

Au cours des dernières années, dans certaines communes, l'autorité a entrepris d'apposer des numéros d'ordre sur les bâtiments des stations et leurs dépendances.

La Compagnie s'étant informée auprès de qui de droit du but de cette formalité, il lui a été répondu, comme le dit le Gouvernement dans ses Conclusions, que le numérotage avait pour objet "d'assurer l'inscription régulière de tous les 'immeubles dans les livres cadastraux".

La confection d'un cadastre étant motivée, en tous pays, par le désir de faciliter l'assiette des contributions foncières ou des taxes assimillées, la Compagnie a estimé qu'elle était en droit de s'opposer à l'apposition des numéros sur les immeubles dépendant du chemin de fer, et cela, bien entendu, non pas pour con-

trecarrer l'accomplissemement d'une opération toute matérielle qui, en elle-même, n'offre aucun inconvénient serieux, mais pour sauvegarder la franchise fiscale qui lui est assurée par l'Article 27 de son Cahier des Charges, franchise fréquemment contestée par les autorités administratives, et dont elle aurait craint de paraitre affaiblir la portée en se prêtant au numérotage projeté, fait, suivant la déclaration du Gouvernement lui-même, en vue de l'inscription des immeubles dans les registres du cadastre.

Comme il résulte des Conclusions prises par le Gouvernement devant M. M. les Arbitres que le numérotage n'apportera aucun changement à la situation de la Compagnie, et que son immunité n'en éprouvera nul préjudice, la Compagnie n'a pas de raison pour maintenir une opposition qui n'avait d'autre mobile que la sauvegarde de ses droits, et qui ne se serait pas produite si, comme c'est le cas aujourd'hui, les apaisements nécessaires lui avaient été fournis.

Par ces motifs, et tous autres à suppléer,

La Compagnie conclut à ce qu'il plaise à Messieurs les Arbitres,

Lui donner acte de ce qu'elle ne s'oppose pas à l'apposition de numéros sur les stations et les immeubles qui en dépendent, étant entendu que ce numérotage ne pourra être en aucun cas invoqué comme supprimant ou restreignant les immunités fiscales ou autres dont elle jouit en vertu des conventions en vigueur.

et condamner le Gouvernement aux dépens.

Sous toutes réserves de modifier ou compléter les présentes conclusions.

Le 3/16 Septembre 1903

(Signé:) **GROSS.**

ANNEXE I A LA RÉPONSE

à la 18ème Réclamation du Gouvernement Impérial

EMPIRE OTTOMAN
MINISTÈRE DU COMMERCE
et
DES TRAVAUX PUBLICS
SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

Constantinople, le 23/4 Janvier 1897

№ 85,271 × 106

Traduction

Monsieur le Directeur de la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer Orientaux.

Aux termes d'une lettre qu'elle m'adressée, la Préfecture de la Ville, en se référant à un avis de la municipalité du IIIème cercle, m'informe que les agents de ce cercle s'étant adressés à votre Compagnie pour réclamer le paiement 1° d'une amende et 2° de la somme de 60 piastres pour droit de tezkéré du chef des réparations qu'elle a fait faire sans permis dans la brasserie de la station de Yédi-Coulé, elle aurait objecté que, cette brasserie faisant partie des terrains du Chemin de fer, elle ne saurait acquiescer à cette réclamation. Son Excellence le Préfet, tout en me faisant observer que votre Compagnie est tenue de respecter, en pareilles circonstances, les lois et règlements municipaux, me charge de vous recommander d'effectuer le paiement de ces sommes et d'avoir, à l'avenir, à vous munir en conformité de la loi sur les constructions d'une autorisation officielle pour la réparation des bâtiments de cette catégorie qui constituent des propriétés de rapport.

Je vous ferai observer que la franchise stipulée à l'Article 27 du Cahier des Charges ne comporte pas la franchise des droits municipaux. Etant donné, d'ailleurs, que la brasserie en question ne fait pas partie des dépendances fonda-

mentales du Chemin de fer, mais qu'elle est donnée en location à des tiers, il est évident que votre Compagnie doit, à l'instar des particuliers, être assujettie au règlement sur les constructions.

Aussi viens-je vous inviter à effectuer le paiement des sommes plus haut mentionnées et à informer mon Département de la suite que vous avez donnée à la présente communication.

Veuillez etc.

Le Ministre du Commerce et des Travaux Publics,

(Signé:) **MAHMOUD**

ANNEXE II A LA RÉPONSE

à la 18ème Réclamation du Gouvernement Impérial

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
des
CHEMINS DE FER ORIENTAUX

Constantinople, le 2 Février 1897

№ 1719, I, 14

A Son Excellence

Monsieur le Ministre du Commerce et des Travaux Publics

Constantinople

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur d'accuser réception à Votre Excellence de la lettre 'Elle a bien voulu nous adresser en date du 23/4 Janvier a. c. sub No. 85271/106 ncernant le paiement à la municipalité du IIIème cercle 1° de 60 piastres pour oit de tezkéré (permis), et 2° d'une amende pour des réparations que notre ompagnie aurait fait faire au restaurant-brasserie sis à la station de Yédikoulé.

Nous nous empressons de faire remarquer à ce sujet à Votre Excellence que otre Compagnie ne saurait être soumise au paiement de droits municipaux quelnques du moment qu'il existe dans nos conventions une clause qui l'exempte l'acquittement d'impôts de toute espèce.

Nous avons déjà eu l'honneur d'exposer ce point de vue dans notre lettre écédente adressée à Monsieur le Commissaire Impérial en nous référant à la neur de l'Article 27 du Cahier des Charges, et nous avons éprouvé quelque rprise de voir le Département de Votre Excellence, qui est parfaitement au urant des dispositions des conventions qui régissent notre Compagnie, appuyer demande inadmissible de la municipalité du IIIème cercle.

Votre Excellence n'ignore pas que notre Compagnie a, d'après ses conventions et suivant la sentence arbitrale du 31 Mai 1888, la faculté de louer à des tiers les terrains qui lui ont été délivrés d'après le plan d'expropriation. Or, dans le cas particulier dont il s'agit, nous avons cédé en location, pour en faire un restaurant-brasserie en vue de la commodité des voyageurs, un immeuble dépendant du Chemin de fer et, à ce titre, exempt d'impôts de toute espeèce. Il est vrai que, dans certaines hypothèses, l'occupant des immeubles de ce genre peut être tenu des taxes qui incombent d'ordinaire aux locataires; mais, en ce qui concerne les droits, impôts ou perceptions de toute espèce applicables aux propriétaires — et les demandes formulées par la municipalité du IIIème cercle appartiennent à cette catégorie — notre Compagnie en est affranchie de la manière la plus générale et la plus absolue. Par suite, nous devons repousser, comme non-fondée, la prétention de la municipalité du IIIème cercle et Vous prions, Monsieur le Ministre, de vouloir bien faire donner communication de la présente à la Préfecture de la Ville pour la gouverne des services municipaux dont relèvent les localités où sont situées les dépendances du Chemin de fer.

Veuillez agréer, etc.

P. la Derection

(Signé:) CH. GOLDSTÜCKER

ANNEXE III A LA RÉPONSE

à la 18ème Réclamation du Gouvernement Impérial

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
des
CHEMINS DE FER ORIENTAUX

Constantinople, le 8 Août 1898

№ 2268, 1, 14

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que d'après un télégramme de notre Inspection d'Andrinople les autorités de Dédéaghadje ont affiché à la porte du Bureau des Marchandises l'avis suivant:

Avis pour les Impôts Civils et Militaires

Dédéaghadje

"Date d'arrivée au tribunal le 25 Juillet 314.

"Date d'expédition au tributaire le 25 Juillet 314.

"Nom et prénom du tributaire: La Compagnie des Chemins de fer Orientaux.

"Impôt civil Piastres 410. 740 et 17 paras.

"Nous vous avisons définitivement que si vous ne versez pas à la Caisse de l'Etat la somme de 410.740 Piastres 17 paras dans le délai d'une semaine à partir d'aujourd'hui, somme que vous devez pour les impôts arriérés depuis l'an 89 jusqu'à 314, que selon avis donné par les percepteurs et préposés de votre quartier vous n'avez pas payés, nous procéderons, ce délai expiré, conformément aux Articles 16 et 17 de la loi sur les encaissements, à opérer par la vente des biens des tributaires et nous l'encaisserons en vendant aux enchères une quantité de vos meubles respectivement immeubles dans les rues de l'Empire jusqu'à concurrence de votre dette.

" **Commission des Encaissements à Dédéaghadje** "

Cette manière de procéder contre notre Compagnie constitue une infraction à nos droits et nous nous voyons obligés de protester auprès de Votre Excellence contre cet acte qui tant au fond qu'à la forme est tout à fait inadmissible.

Les Autorités ont procédé à l'exécution contre nous sans un jugement préalable et malgré que nous avions contesté la somme demandée.

En outre et avant tout nous nous permettons d'attirer la bienveillante attention de Votre Excellence sur les dispositions de l'Article 27 du Cahier des Charges, disant qu'aucun impôt d'aucune espèce ne pourra être établi sur le sol, fonds ou revenu du Chemin de fer pendant toute la durée de la concession.

Nous ne savons par sur quelle base le chiffre de 410,740 Piastres et 17 paras a été trouvé; mais nous nous permettons de faire observer à Votre Excellence que l'impôt foncier doit être payé par le propriétaire, qui est dans le présent cas le Gouvernement Impérial et que d'après la décision No. 6 de l'arbitrage, les autres impôts et taxes relatifs aux immeuble loués sont dus par les locataires ou occupants, lesquels son assujettis à tous impôts et taxes que devrait le locataire d'un immeuble similaire ne faisant pas partie du Chemin de fer. En tout cas ce n'est donc pas notre Compagnie qui est obligée de payer les impôts arriérés.

Vu ces faits, nous ne pouvons pas croire que Votre Excellence approuvera les mesures prises et dirigées contre notre Compagnie, mais qu'Elle voudra bien donner d'urgence des ordres nécessaires pour que la vente aux enchères de nos biens soit interdite une fois pour toutes et que la susdite affiche soit enlevée immédiatement.

Pour toutes les éventualités le Gouvernement Impérial nous sera responsable pour tout le préjudice résultant de l'attitude incompréhensible observée dans cette affaire par les Autorités de Dédéaghadje et nous réservons ici expréssement tous nos droits.

Nous prions Votre Excellence de vouloir bien nous donner une réponse favorable aussitôt que possible et saisissons cette occasion pour Vous renouveler Monsieur le Ministre, l'assurance de notre très haute considération.

P. la Direction

(Signé:) GOLDSTÜCKER

ANNEXE IV A LA RÉPONSE

à la 18ème Réclamation du Gouvernement Impérial

№ 46

Andrinople, le 20 Août 1898

II. Inspection de l'Exploitation des Chemins de fer Orientaux

Andrinople

Monsieur l'Inspecteur,

Ci-joint j'ai l'honneur de vous transmettre une lettre de Son Excellence le Gouverneur général d'Andrinople au sujet du paiement de l'impôt foncier pour les bâtisses sises dans cette gare et s'élevant à Piastres or 2543.25 pour les années 1292—1314 incl. en vous priant de faire le necessaire à cet effet.

Je saisis l'occasion pour vous renouveler l'assurance de ma parfaite considération.

Le Commissaire Impérial

(Signé:) A. FEHMI

ANNEXE V A LA RÉPONSE

à la 18ème Réclamation du Gouvernement Impérial

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
des
CHEMINS DE FER ORIENTAUX

Constantinople, le 25 Juin 1903

№ 3703, I, 14

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur d'informer Votre Excellence que l'employé du fisc lu Caza de Makrikeui vient de transmettre un ordre au locataire du buffet le la station de St. Stéfano de ne pas payer le loyer dû à notre Compagnie tant que celle-ci n'aurait pas réglé intégralement l'impôt foncier que cet employé prénd être dû par elle depuis vingt ans. Suivant le même ordre le montant du oyer devait être versé à la Caisse du fisc du Caza de Makrikeui jusqu'à l'extinction complète de la pretendue dette de la Compagnie.

Nous venons prier Votre Excellence de vouloir bien donner les instructions écessaires à l'employé du fisc à Makrikeui d'avoir à cesser toute immixtion dans es relations de la Compagnie avec ses locataires.

Le terrain sur lequel est construit le buffet en question fait partie du domaine du Chemin de fer. Or, ainsi qu'il est à la connaissance de Votre Excellence, l'Article 27 de notre Cahier des Charges et la sentence Arbitrale rendue n 1888 dans la question des loyers exemptent notre Compagnie du paiement e l'impôt foncier pour les terrains faisant partie du domaine du Chemin de fer t cédés à bail à des particuliers.

La demande formulée par l'employé du fisc du Caza de Makrikeui est donc ontraire à nos conventions et il paraîtra sans doute utile à Votre Excellence 'instruire cet employé en conséquence.

Nous saisissons l'occasion pour Vous renouveler, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre plus haute considération.

La Direction

(Signé:) GROSS.

A Son Excellence Zihni Pacha

Ministre du Commerce et des Travaux Publics

Constantinople

TABLE DES MATIÈRES

Pages.

Réponse aux première et deuxième réclamations du Gouvernement Impérial.

Résiliation des Conventions. — Redressement des Comptes pour cause de lésion 1

I Résiliation des Conventions existantes pour cause d'inexécution 4

1. En droit 5

2. En fait 7

a) Etat du Chemin de fer et ses dépendances 8

b) Service de l'Exploitation 14

c) Prétendue infraction à la règle du visa des Commissaires Impériaux 22

d) Arrangement conclu en 1899 entre la Compagnie et le Gouvernement Bulgare 23

e) Difficultés soulevées par la Compagnie 27

II Résiliation ou révision des Conventions existantes pour cause de lésion 28

En droit 29

En fait 33

III. Demande d'expertise 39

IV. Conclusions relatives aux tarifs 40

ANNEXE I. — Déraillements 45

ANNEXE II. — Relevé comparatif des Recettes d'exploitation en France 46

ANNEXE III. — Lettre de la Compagnie au Ministère Impérial du Commerce et des Travaux Publics (21 Octobre 1895) 48

Pag.

ANNEXE IV. — Lettre de la Compagnie au Ministère Impérial (28 Janvier 1903) 56

ANNEXE V. — Lettre de la Compagnie au Ministère Impérial (11 Janvier 1897) 57

ANNEXE VI. — Lettre de la Compagnie au Ministère Impérial (13 Juillet 1898) 59

Convention entre le Gouvernement Princier Bulgare et la Compagnie d'exploitation des chemins de fer Orientaux 61

Réponse à la troisième réclamation du Gouvernement Impérial. Port de Salonique.— Jonction des voies ferrées 67

I. Raccordement avec la ligne de Salonique — Zibeftché 68

II. Raccordement avec la ligne de Salonique — Dédéagatch 71

III. Raccordement avec la ligne de Salonique — Monastir 74

Annexe.— Sentence du Tribunal Arbitral en date du 3 Juillet 1888.

20ème Réclamation de la Compagnie. Droit de préférence 78

Réponse à la 4ème réclamation du Gouvernement Impérial.

Transports Militaires 81

ANNEXE I. — Lettre du Ministère Impérial de la Guerre à la Compagnie (24 Mars 1885) 92

ANNEXE II. — Lettre du Ministère Impérial des Travaux Publics à la Compagnie (15/27 Janvier 1887) 93

ANNEXE III. — Lettre du Ministère Impérial à la Compagnie (22/3 Février 1887) 94

ANNEXE IV. — Lettre de la Compagnie au Ministère Impérial (25 Février 1887) 95

ANNEXE V. — Lettre du Ministère Impérial à la Compagnie (23/11 Décembre 1875) 96

ANNEXE VI. — Lettre de la Compagnie au Ministère Impérial (6 Janvier 1876) 98

Pages.

ANNEXE VII. — Lettre du Ministère Impérial de la Guerre à la Compagnie (8 Mars 1883) 99

ANNEXE VIII. — Lettre du Ministère Impérial de la Guerre à la Compagnie (15 Mai 1883) 100

ANNEXE IX. — Copie de l'article 26 du Cahier des Charges de la Société du chemin de fer Ottoman d'Anatolie (etc.) 102-104

Réponse à la 5me réclamation du Gouvernement Impérial.

Voie parallèle entre Kouléli-Bourgas et Andrinople 105

ANNEXE I. — Lettre de la Compagnie au Ministère Impérial des Travaux Publics (1er Novembre 1876) 115

ANNEXE II. — Mouvement des voyageurs pendant les années 1891 à 1902 117

ANNEXE III. — Poids des marchandises ayant traversé le parcours de Kouléli-Bourgas-Andrinople, de 1891 à 1902 118

Réponse à la 6me réclamation du Gouvernement Impérial.

Travaux d'agrandissement 119

I. 120

II. 122

III. 126

ANNEXE I. — Arbitrage de 1888.

Réponse du Gouvernement Impérial aux Conclusions de la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer Orientaux.

N° XV. Travaux d'agrandissement 127

ANNEXE II. — Travaux d'agrandissement exécutés de 1888 à 1896 132

ANNEXE III. — Liste des travaux d'agrandissement soumise par la Compagnie à l'Arbitrage de 1888 133

Pages

Réponse à la septième réclamation du Gouvernement Impérial.

Franchise douanière 135

ANNEXE I. — Lettre du Ministère Impérial à la Compagnie (21/3 Février 1903) 141

ANNEXE II. — Lettre du Ministère Impérial à la Compagnie (23/5 Mai 1892) 143

Réponse à la 8me réclamation du Gouvernement Impérial.

Loyers des locaux affectés au service douanier 145

I. 146

II. 147

III. 147

IV, ... 149

V. 150

Réponse à la 9me réclamation du Gouvernement Impérial.

Droits de douane sur les objets importés du 20 Janvier 1875 au 20 Avril 1888 153

Annexe. (Extrait du relevé des marchandises passées par les douanes de 1291 (1875) jusqu'à fin 1305 (1888) 161

Réponse à la 10me réclamation du Gouvernement Impérial.

Contrôle des Télégrammes de la Compagnie 171

ANNEXE I. — Lettre du Ministère Impérial à la Compagnie (24/5 Janvier 1892) 178

ANNEXE II. — Lettre de la Direction Générale des Postes et Télégraphes (19 Avril 1902) 180

Réponse à la onzième réclamation du Gouvernement Impérial.

Tarif des transports internationaux et du trafic local 183

ANNEXE I. — Procès-verbal N° 2. Séance du 7 Mars 1881 193

ANNEXE II. — Convention à Quatre (9 Mai 1883) 201

Pages,

Réponse à la douzième réclamation du Gouvernement Impérial.

Terrains et immeubles détenus par la Compagnie 215
I. 217
II. Terrain de Salonique 219
Terrain de Dédéagatch 224
Terrain de Soufli (Sofoulou) 227
ANNEXE I. — Observations sur l'annexe II de la douzième réclamation du Gouvernement Impérial 229

Réponse à la treizième réclamation du Gouvernement Impérial.

Recettes de la ligne Uskub-Zibeftché 237
I. 239
II. 241
III. 244
IV. 248
ANNEXE I. — Lettre du Ministère Impérial des Travaux Publics à la Compagnie (28/10 Août 1901) 251
ANNEXE II. — Arbitrage de 1888/9.
Extrait des Conclusions de la Compagnie d'exploitation.
N° 1. Remboursement des sommes provenant du fonds de garantie en principal, intérêts et accessoires 253
ANNEXE III. — Arbitrage de 1888/9.
Fonds de garantie.
Note pour Messieurs les Arbitres présentée par le Gouvernement Impérial 255
ANNEXE IV. — Lettre de la Compagnie au Ministère Impérial (31 Mars 1903) 257
ANNEXE V. — Compte des Recettes de l'exploitation. Exercice 1902 259

Réponse à la 14me réclamation du Gouvernement Impérial.

Frais de Contrôle 261
Annexe. — Lettre du Ministère Impérial à la Compagnie d'exploitation (6/19 Avril 1903) 265

Pages.

Réponse à la 15me réclamation du Gouvernement Impérial.

Loyers des immeubles du Chemins de fer 267

Réponse à la 16me réclamation du Gouvernement Impérial.

Amendes de Police 269

Réponse à la 17me réclamation du Gouvernement Impérial.

Permis de circulation. — Transport des indigents. Pièces et imprimés 273

I 273

II 278

III 279

IV 280

ANNEXE I. — Cartes permanentes remises par la Compagnie à divers fonctionnaires et agents du Gouvernement Impérial en 1902 283

ANNEXE II. — Nombre de permis de circulation pour un voyage délivrés en 1902 aux différents Départements de l'Empire. 285

ANNEXE III. — Lettre de la Compagnie au Ministère Impérial (28 Décembre 1900) 287

ANNEXE IV. — Lettre de la Compagnie à la Direction Générale des Contributions Indirectes (25 Juillet 1901) 289

ANNEXE V. — Relevé du nombre des émigrés et des indigents transportés en 1902 au demi-prix du Tarif général au départ des stations de Constantinople, Salonique et Uskub. 291

ANNEXE VI. — Relevé du nombre des élèves des écoles turques transportés en 1902 au demi-prix du tarif général au départ des stations de Constantinople, Salonique et Uskub 293

ANNEXE VII. — Relevé du nombre de Softas (étudiants en théologie) transportés en 1902 au demi-prix du tarif général au départ des stations de Constantinople et de Salonique 295

Pages.

Réponse à la 18me réclamation du Gouvernement Impérial.

Numérotage des stations 297

ANNEXE I. — Lettre du Ministère Impérial à la Compagnie (23/4 Janvier 1897) 299

ANNEXE II. — Lettre de la Compagnie au Ministère Impérial (2 Février 1897) 301

ANNEXE III. — Lettre de la Compagnie au Ministère Impérial (8 Août 1898) 303

ANNEXE IV. — Lettre du Commissaire Impérial à la IIe Inspection de l'exploitation des chemins de fer Orientaux (20 Août 1898) 305

ANNEXE V. — Lettre de la Compagnie au Ministère Impérial (25 Juin 1903) 307

STANFORD LIBRARIES
To avoid fine, this book should be returned on
or before the date last stamped below
SSM-S-73-35002

FOR USE IN
LIBRARY ONLY

Hoover Institution Library
3 6105 070 804 328

HE
C5

a 3778147